

ТОЛЬКО У НАС ВСЕ ПОДРОБНОСТИ О НОВОЙ «ЛАДЕ-ПРИОРА» ➔ 24

№10 (988)

ОКТАБРЬ 2013

WWW.ZR.RU

Зарулем

ОСАГО МОГУТ ОТМЕНИТЬ А ЧТО ПРЕДЛОЖАТ ВЗАМЕН? ➔ 210



➔ 38

УАЗ: ВРЕМЯ
ЗАКРУЧИВАТЬ
ГАЙКИ

➔ 124

LAMBORGHINI GALLARDO,
БРАТ МИНИ-ТРАКТОРА

➔ 148

КУДА ПРИВЕЗУТ
ПУСТЫЕ АМОРТИЗАТОРЫ



➔ 92

БОЛЬШОЙ ТЕСТ СЕДАНОВ

COROLLA C4/FLUENCE

ТИГРА ЛЮТАЯ ДРЕССУРА В АРМИИ ➔ 54

КРАХ АВТОМОБИЛЬНОЙ СТОЛИЦЫ ➔ 224

ЦКАД ЗОЛОТОЕ КОЛЬЦО РОССИИ ➔ 220

ИЩЕМ ИДЕАЛЬНЫЙ КРОССОВЕР ➔ 132, 228, 250

RENAULT FLUENCE

КОМФОРТ В ОДНО КАСАНИЕ



**МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ
СИСТЕМА R-LINK¹**

**START
STOP**

КНОПКА «СТАРТ/СТОП»²



ВАРИАТОР X-TRONIC CVT³

**СМОТРИТЕ
ВИДЕО**
Инструкция
на стр. 12



**ВЫГОДНЫЕ УСЛОВИЯ ПО КРЕДИТУ БЛАГОДАРЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ПРОГРАММЕ ЛЬГОТНОГО АВТОКРЕДИТОВАНИЯ И RENAULT CREDIT⁴**

¹Р-Линк. Опционально в версиях Expression (Экспрешн) и Dynamique (Динамик). ²Серийно в версиях Expression (Экспрешн) и Dynamique (Динамик). ³Икс-Троник СиВити. Серийно в версиях Confort (Конфорт), Expression (Экспрешн) и Dynamique (Динамик). ⁴Предложение для покупателей по программе RENAULT Credit (RENAULT Кредит). Кредит предоставляет ЗАО ЮниКредит Банк. *Управляй переменами. Реклама.

Renault рекомендует

DRIVE THE CHANGE*





КОРЯВЫЕ ЦИФРЫ ЗАКОНА, или Много сантиметров тому назад

Мри тысячи рублей со свистом покинут карман, если вы рискнете везти ребенка до 12 лет без детского кресла, или бустера, или «иного средства, позволяющего пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности». Так говорит новая редакция КоАП, действующая с первого сентября.

А пятого сентября мне позвонил хороший знакомый, гренадерских пропорций человек: «Слушай, что делать? Моей Ане 10 лет, и она уже не то что не помещается в кресло, но даже с бустером подпирает потолок. Раньше с меня могли взять 500 рублей, но теперь-то вшестеро больше...» Совет, конечно, пришлось дать не очень честный, но очень простой: пусть твоя Аня, если что, скажет дяде полицейскому, что учится в шестом классе, а не в четвертом. Будем надеяться, он не пойдет это проверять...

Как минимум странно измерять конституцию ребенка в месяцах и годах. Речь-то о физиологии, о том, как правильно удержать маленького человека при маневре или, дай бог, аварии. Здесь уместнее рост. Или вес. Кстати, в то время как Правила говорят о возрасте, детские кресла разбиты на группы по... весу: от 0 до 36 кг, с шагом в несколько килограммов. Чтобы вас окончательно запутать, сошлюсь на ПДД ряда европейских стран: детское кресло или бустер обязательны до 12 лет или до роста 150 см, «в зависимости от того, что наступит раньше».

И это, конечно, самое правильное. В споре – годы, килограммы или сантиметры – выигрывают последние. Зачем вообще нужны детские кресла? Затем, что штатный ремень безопасности, вернее, его точки крепления рассчитаны на взрослого, а у ребенка лента проходит или слишком высоко, или слишком низко. От гибели в случае чего спасет, но при этом намнет бока (если без подробностей). Вот чтобы ремень проходил там, где надо, и придумано автокресло. Чтобы он не попал на шею или солнечное сплетение, надо учитывать именно рост.

Кстати, по новому стандарту автокресла также будут разбивать на группы по росту, так что, считайте, от килограммов мы избавились.

Осталось убрать последнюю глупость – про 12 лет в российских ПДД. Пусть там будет как в Германии: 12 лет или 150 см.

Разумно, просто и без затрат.

Антон Чуйкин,
главный редактор

P.S. В следующий раз – еще об одной корявой цифре: почему не следовало отменять штраф за превышение до 20 км/ч. Желающие приглашаются к дискуссии в рамках конференции главного редактора на сайте www.zr.ru 28 октября. До встречи!

Эволюция формы. Кульминация стиля

Новый Audi A3 Sedan

Встречайте абсолютно новый Audi A3 Sedan – первый компактный седан премиум-класса с уникальным спортивным дизайном, задающий стандарты стиля. Стиля нового времени. Воспользуйтесь уникальными условиями по кредиту от **5.9% годовых****.

от 990 000 рублей



www.audi.ru

Горячая линия Audi: +7 495 775 8888, 8 800 200 2333

* На изображении демонстрируется Audi S3 Sedan. Sedan – Седан.

** Основные условия кредитования ООО «Фольксваген Банк РУС» в рамках специальной акции «Audi A3, A4, Q3, A6» при предоставлении полного пакета документов: валюта кредита – рубли РФ; сумма кредита – от 120 тыс. до 4 млн рублей, но не более 85 % от стоимости приобретаемого автомобиля (часть кредита может быть предоставлена на оплату страхования автомобиля); процентная ставка определяется в зависимости от срока кредита: 12 месяцев – составит 5,9 % годовых при первоначальном взносе (далее – «ПВ») от 15 до 40 % и 5,9 % годовых при ПВ от 40 % (включительно); при сроке 36 месяцев – составит 11 % годовых при ПВ от 15 до 40 % и 10,5 % годовых при ПВ от 40 % (включительно); при сроке 60 месяцев – составит 12 % годовых при ПВ от 15 до 40 % и 11,5 % годовых при ПВ от 40 % (включительно); комиссия за выдачу кредита отсутствует. Досрочное погашение кредита возможно без осуществления каких-либо комиссий. Обеспечение по кредиту – залог приобретаемого автомобиля. Обязательно страхование от рисков утраты, хищения и угона на срок не менее одного года, без условия о рассрочке платежа страховой премии и без возможности выплаты страхового возмещения по франшизе. Покупка АИС не должен предусматривать франшизу. Погашение

Audi
Vorsprung durch Technik



реклама

кредита может осуществляться через банки-партнеры без взимания платы. При погашении кредита через иные кредитные организации и платежные системы может взиматься комиссия за перевод средств. Неустойка за несвоевременное внесение платежа в счет погашения кредита: 0,1 % от суммы просроченной задолженности за каждый день просрочки. Неустойка за несвоевременное предоставление ПТС в банк: 100 рублей за каждый день просрочки, начиная с 31-го дня с момента выдачи кредита. Кредит предоставляется на приобретение новых автомобилей Audi A3, A4, Q3, A6. Срок действия акции – с 28.06.2013 г. по 30.11.2013 г. Условия предоставления кредита действительны на 03.07.2013 г. и могут быть изменены банком. Подробная информация — по телефону контактного центра ООО «Фольксваген Банк РУС»: 8-800-700-75-57 (звонок по России бесплатный). Лицензия Банка России № 3500 от 20 августа 2012 г. 117485, г. Москва, ул. Обручева, д. 30/1, стр. 1. www.vwbank.ru.

СОДЕРЖАНИЕ № 10, 2013

АКТУАЛЬНО

КРУПНЫМ ПЛАНOM 3

Корявые цифры закона

НОВОСТИ 10

ПРЕМЬЕРЫ

ШУСТРЫЙ, НЕМАЛЫЙ 20

«Хонда-Кросстур»: дешевле и экономичнее



МАЛОЙ КРОВЬЮ 24

Чем обзавелась «Лада-Приора»

АНГЕЛЫ И ДЕМОНЫ 30

«Шкода-Октавия RS»



ДОЛГО ЛИ, КОРОТКО ЛИ 34

Шина «Бриджстоун-Близзак VRX»

ПРИКЛАДНАЯ МАТЕМАТИКА 36

Кроссовер «Хайма-7»

ПАТРИОТ НАШЕГО ВРЕМЕНИ 38

Один день на УАЗе

НА ТЯЖЕЛОМ ТОПЛИВЕ – ЛЕГКО!... 46

«Шевроле-Орlando» с дизелем

ДВЕ В ОДНОЙ 48

Шина «Виатти-Брина Нордино»

БЕЗ ВАРИАНТОВ 50

«Фольксваген-Гольф Вариант»



ВОЕННАЯ КОСТОЧКА 54

Вездеход «Тигр» ГАЗ-233014



АДАПТИВНЫЙ 60

Рестайлинг «Вольво-S60»

ВЕЗЕМ ПЕСОК, КИРПИЧ И ПЛИТЫ .. 64

Подбираем «Сканию» для тяжелой работы

ВРЕМЕНАМИ СИЛЬНО ЗАНЯТ 70

Освоим «Соболь 4x4 парт-тайм»



ЗА ЯВНЫМ ПРЕИМУЩЕСТВОМ 76

Грузовые шины «Нокиан»

КОРОТКО

БОРОЗДЫ НЕ ПОРТЯТ? 78

Сосчитаем грузовики и автобусы

НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ,

ИЗОБРЕТЕНИЯ 80

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

202 «БМВ-М3 DTM»

60 «Вольво-S60»

110 «Джип-Рэнглер»

250 «Киа-Соренто»

158 «Лада-Калина»

24 «Лада-Приора»

158 «Лифан-Смайли»

124 «Ламборгини-

Гайярдо»

212 «Ленд-Ровер

Дискавери»

264 «Линкольн-

Континенталь»

262 «Мазда ВТ-50»*

228 «Ниссан-Джук»

132 «Ниссан-Мурано»

204 «Опель-Астра OPC»,

«Корса OPC»



244 «Пежо-308»

158 «Рено-Сандеро»

92 «Рено-Флюэнс»

92 «Ситроен-С4 Седан»

64 «Скания» для строек*

НОВОСТИ 82

НОЛЬ С ГВОЗДЯМИ 88

Шина «Пирелли-Айс Зеро»

ТЕСТЫ

ТРИПТИХ В БЕЛО-КОРИЧНЕВОМ 92

Оценим седан «Ситроен-С4», «Рено-Флюэнс» и «Тойоту-Королла»

КУРС МОЛОДОГО БОБРА 110

Топим в болоте «Тойоту-Ленд Крузер Прадо» и «Джип-Рэнглер»



ЛЕДОКОЛ 118

Испытаем зимние шины 205/55R16



70 «Соболь 4x4 парт-

тайм»*

54 «Тигр» ГАЗ-233014

132 «Тойота-Венза»

92 «Тойота-Королла»

110 «Тойота-Ленд

Крузер Прадо»

50 «Фольксваген-

Гольф Вариант»

36 «Хайма-7»

20 «Хонда-Кросстур»

250 «Хонда CR-V»

158 «Чери-Индис»

258 «Шевроле-Нива 2»

46 «Шевроле-Орlando»

158 «Шевроле-Спарк»

30 «Шкода-Октавия RS»

*Грузовик.

MICHELIN X-ICE NORTH 3: БОЛЬШЕ ЧЕМ БЕЗОПАСНОСТЬ ДЛЯ НАСТОЯЩИХ ЗИМ

Тормозной путь на льду на 10% короче
и улучшенная на 25% фиксация шипов*

*По сравнению с предыдущим поколением. Внутренние тесты Мишлен, 2012 г. Реклама.



В новой шине MICHELIN X-Ice North 3 улучшено сцепление на льду и увеличен срок службы шипов благодаря системе «УМНЫЙ ШИП»:

- Внутренняя **термоактивная резиновая смесь** для увеличения силы прокола шипов.*
- **IPRem**, особые углубления вокруг шипов, для сбора ледяной крошки и улучшения сцепления на льду.
- **Конический шип Мишлен** для надежной фиксации в резиновой смеси.

MICHELIN Total Performance – еще больше преимуществ воплощено в каждой шине MICHELIN.



Телефон горячей линии: **8 800 700 22 08**
www.michelin.ru



ЧИСЛО ЗВЕРЯ 124

Обуздали «Ламборгини-Гайардо»

ВЫБОРНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ 132

«Тойота-Венза» против «Ниссана-Мурано»

**«АИСТ» НА КРЫШЕ** 144

Везем с собой велосипеды

БОЙЦЫ СОПРОТИВЛЕНИЯ 148

Сравним рабочие и пустые амортизаторы

БЕНЗИН В БАГАЖНИКЕ 156

Научим выбирать канистру

**ОВОЩИ-ФРУКТЫ** 158

Что могут недорогие хэтчбеки

КОРОТКО**НОВЫЕ ТОВАРЫ** 184

На стендах «Автомеханики» и «Интеравто»

НОВОСТИ ДИЛЕРОВ 188**ГОНОЧНЫЕ НОВОСТИ** 190**НА ГРЕБНЕ МОДЫ** 192**ПОВЕСЬТЕ ТРУБКУ!** 194

Мнение о нерадивых водителей

ЖИЗНЬ**ТИХИЙ ЧАС** 198

Этап чемпионата ДТМ в Москве

ТРОЕ ИЗ ЛАРЦА 202

Как устроен болид ДТМ

За рулем 10.2013**СДЕЛАНО НА ПЕТЛЕ** 204

Промчались на «Опеле OPC»

по «Нюрбургрингу»

ВТОРОЙ УРОК 208

Тест-пилот ЗР в Кубке DMack по ралли

ОБЯЗАТЕЛЬНО-ДОБРОВОЛЬНО 210

Зачем отменяют ОСАГО

КУДА НЕ ХОДЯТ ПОЕЗДА 212

Путешествуем по Камчатке

на «Ленд-Рovere Дискавери»

**ВОДА И КАМЕНЬ** 218

На шинах «Кордиант» по Исландии

ЗАКОЛДОВАНА, ОКОЛЬЦОВАНА 220

Проект Центральной кольцевой автодороги

МАРКС ПОПУТАЛ 224

Банкротство Детройта

НУ ТЫ И ЖУК! 228

Выбираем комплектацию «Ниссана-Джук»

ТАРИФ «САМОПАЛЬНЫЙ» 234

Ищем CX-5, «Кобальт» и «Алмеру»

за пределами столицы со скидкой

**ПОРОГ НЕСТАБИЛЬНОСТИ** 238

Как работает система стабилизации

КУШАТЬ ПОДАНО 242

Где теряется мощность

НЕАБСОЛЮТНАЯ МОНАРХИЯ 244

«Пежо-308» в деталях

**ГОРИ, ГОРИ ЯСНО** 248

Ксенон как опция

КОРОЛИ СУШИ 250

Джип или кроссовер за полмиллиона

**КТО ПРЕДУПРЕЖДЕН,
ТОТ ЭКОНОМИТ** 256

Классы энергопотребления

**ДЕСЯТЬ ЛЕТ СПУСТЯ** 258

Новый «Шевроле-Нива» в парке ЗР

ОТДЫХ ЗАСЛУЖЕН 262

«Мазда BT-50» в парке ЗР

ВЕЛИЧИНА ПОСТОЯННАЯ 264

«Линкольн-Континенталь» 1973 года

КОРОТКО**СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ** 272**УГОЛ ПАДЕНИЯ** 274

Конкурс знатоков-технарей

ШИТО-КРЫТО 276

Чехол на рычаг коробки передач

ФОТОЗАРИСОВКИ 278**ФОРУМ** 280

Как избавиться от пробок

ТЕКУЧЕЕ ЗОЛОТО 283

Бензин дорогой и дешевый

ПОРТЕФЕЛЬНЫЙ ИНВЕСТИТОР 284

Воровство из машин

ПРАВООБЛАДАТЕЛЬ 286

Вернем права, отнятые за «промилле»!

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ 288**ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»****КАТАЛОГ
МОДЕЛЕЙ-ПРЕТЕНДЕНТОВ** 292**КАРТОЧКА УЧАСТНИКА И ИНСТРУКЦИЯ
ДЛЯ ГОЛОСОВАНИЯ** 298**АНКЕТА УЧАСТНИКА** 300



**Победи зиму и лето
на шинах Continental!**

Акция!

Выиграй поездку на Чемпионат Мира по футболу FIFA в Бразилию и на матч сборной России по хоккею в Сочи!

Купи комплект шин, зарегистрируй чек на сайте www.continental-2014.ru и гарантированно получи отличную дорожную сумку, а также выиграй две поездки на двоих на главные спортивные события 2014 года!*



*Период покупки шин и регистрации чеков 01.10.2013 – 30.11.2013. Подробная информация об Организаторе акции, о правилах проведения акции, количестве призов по результатам проведения акции, сроках, месте и порядке их получения на сайте www.continental-2014.ru. Количество призов ограничено. В акции участвуют лица старше 18 лет.

1-й электромобиль «Тесла-Модель S» в Старом Свете приобрел норвежец Фредерик Хауге. Его стаж владения машинами без ДВС насчитывает почти четверть века. Американская марка начинает поставки седанов также в Швейцарию и Голландию.



2 года потребуются компаниям «Джипу» и «Вольво» на завершение работы над первой совместной моделью. Вероятнее всего, в ее основу лягут старая платформа и двигатели шведской марки.

АВТО МЕСЯЦА



Ники Смарт, главный дизайнер по экстерьеру: «Эльмираж» уравновешен и пропорционален. Сочетание простоты и изысканных украшений создает цельный облик».

ОСЯЗАЕМЫЙ МИРАЖ

Никакие кризисы и даунсайзинги не убьют американскую любовь к автомобилям и двигателям большого объема. Очередное тому подтверждение – концепт «Кадиллак-Эльмираж», показанный на Конкурсе элегантности в Пабл-Биче. При длине 5207 мм, ширине 1930 мм и высоте 1397 мм двухдверное купе обеспечивает комфортом четверых. Снаряженная масса – 1814 кг. Могучее «тело» наделяет подобающей резвостью 4,5-литровый

двигатель с двойным турбонаддувом – разумеется, V8; его отдача 507 л.с. и 678 Н·м.

В основе – новая заднеприводная платформа «Омега». Ее используют для будущего флагмана марки, прообразом которого и служит «Эльмираж». Серийная версия вступит в рыночную борьбу в 2015 году. Американцы обещают, что по длине она превзойдет всех конкурентов из немецкой

«большой тройки». Среди атрибутов, необходимых претенденту на место в элите, полностью светодиодная оптика, 22-дюймовые колесные диски, керамические тормоза.

Интерьер, завораживающий сложностью линий, встречает роскошью кожи и бразильского розового дерева. Аналоговые приборы с прозрачным фоном соседствуют с 10-дюймовым



ПЛЕМЯ ГИГАНТОВ

«Кадиллак-Сель» 2011 года обозначил переход марки к новому дизайну. В гигантский 4-местный кабриолет впряжен гибридный привод на базе двухнаддувного V6.

«Кадиллак-Сикстин» 2003 года имел умопомрачительный мотор V16 мощностью 1000 «лошадей» в сочетании с 4-ступенчатой автоматом.



Кэй Дин, исполнительный директор по дизайну: «Этот автомобиль – продолжение направления, заданного концептом «Сель», вторая серия нашего исследования истинной роскоши».

Боб Фергюсон, старший вице-президент: «Кадиллак» пропитан креативным духом наших дизайнеров. «Эльмираж» олицетворяет наш взгляд на характеристики будущих роскошных моделей».



Гэл Базин, главный дизайнер по интерьеру: «Концепт позволяет опробовать не только новые дизайнерские идеи, но и новые техники использования декора и материалов».

Для лучших в мире мест



SUBARU

Уверенность в Движении

FORESTER

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ SUBARU

8 (800) 555-0020

За рулем **Subaru Forester** Вы перестанете беспокоиться о наличии дорожного покрытия на Вашем пути: 220 мм дорожного просвета, постоянный полный привод и система помощи при движении по бездорожью **X-MODE**¹ дадут Вам **убедительное преимущество в любой ситуации**. И всё это без ущерба комфорту благодаря современному оснащению и простору среднеразмерного кроссовера.

Безопасность, признанная мировыми экспертами, и качество истинно японского автомобиля обеспечат Вам надежного партнера, чьи возможности не ограничиваются чертой города.

Subaru Forester. Честный кроссовер.

X-MODE¹



SUBARU
ROAD ASSISTANCE²



www.subaru.ru

¹Икс-мод. ²Помощь на дороге. ³Высшая степень безопасности по результатам краш-тестов Euro NCAP. РЕКЛАМА

2020

—й станет годом появления автопилота на серийных «ниссанах». Для его доводки к концу 2014 года в Японии построят полигон с имитацией различных городских условий и дорожных ситуаций.



5

лет или 150 000 км пробега — такова с 1 сентября гарантия на «Чери-M11» с вариатором и «Чери-Тигго», выпущенные с мая текущего года. В течение гарантийного срока бесплатно заменят или отремонтируют большую часть деталей двигателя и трансмиссии.

самый
быстрый
«Гольф»



ПОПРОБУЙ ДОГОНИ

К многочисленному семейству «Гольфа» присоединяется самая быстрая R-версия. Трехсотсильный 2,0 TSI в паре с роботом DSG уносят хэтчбек с места до сотни всего за 4,9 секунды. Машина с механикой медленнее на две десятых. Несмотря на дополнительные 30 л.с., новичок экономичнее предшественника на 18%. Подлинное удовольствие любителям погонять доставят полноприводная трансмиссия с муфтой «Халдекс» пятого поколения, электронные имитации блокировки дифференциала, настраиваемая подвеска и возможность полного отключения системы стабилизации.



С «ПРАДО» ПО НИТКЕ

Специалисты «Тойоты» провели плановый рестайлинг «Прадо» 150-й серии. Им затронуты практически все основные элементы вседорожника, однако обошлось без фундаментальных переделок. Трехлитровый дизель форсировали со 173 до 190 л.с. В угоду комфорту пересмотрены настройки обоих вариантов подвески — обычной и под управлением электроники. Фарам и фонарям добавили светодиодов. Стало теплее водителю и пассажирам второго ряда: появились обогрев руля и задних сидений. Дизайнеры оновили центральную консоль, добавив ей многофункциональный джойстик и увеличив число клавиш. Венчает панель 7-дюймовый монитор нового мультимедийного комплекса. Между приборами заиграл красками цветной дисплей с диагональю 4,2 дюйма.



Всё для
комфорта



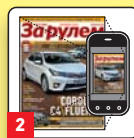
ВЫЙДИ ЗА РАМКИ



Вам интересно посмотреть не попавшие в журнал фото теста вокруг новой «Калины»? Хотите узнать подробности путешествия на «ленд-роверах»? Или поближе познакомиться с российским «Хаммером» — многоцелевой армейской машиной «Тигр»? Тогда берите в руки смартфон и проделайте несколько простых операций:



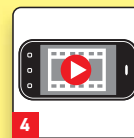
1 Скачайте бесплатное приложение Junaio.



2 Запустив его, нажмите Scan на экране и наведите объектив камеры смартфона на обложку журнала. Звуковой сигнал известит о том,



что идентификация завершена. 3 Ищите страницы со значком «ЗР!» и также ловите их в объектив.



4 Скрытая от невооруженных глаз информация появится на дисплее смартфона.

PEUGEOT 301

СДЕЛАН В ЕВРОПЕ. ПРОВЕРЕН В РОССИИ

цена от
455 900 руб.*



8 800 555 53 35

Peugeot 301 создан и произведен в Европе, поэтому надежность и качество для него – это не просто слова. Двадцать одна тысяча часов проверки двигателя, пять тысяч дней экстремальных тестов – вот, что в полной мере подтверждает выносливость Peugeot 301. Он воплотил весь опыт, что накопили мастера Peugeot за 100 лет присутствия марки в России. Этот автомобиль проверен Россией и с легкостью преодолевает любые трудности на ее дорогах. А главное – он великолепно сочетает высокое качество и доступную цену (всего от 455 900 рублей) и готов дарить вам хорошее настроение 365 дней в году. Peugeot 301. Сделан в Европе. Проверен в России.

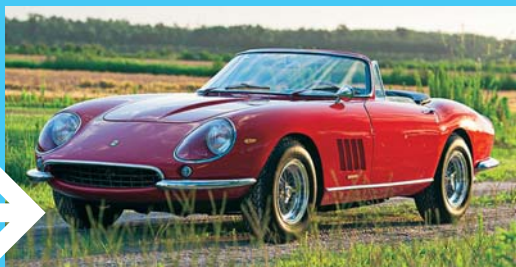
*Цена действительна для автомобилей Peugeot 301 Access (комплектация «Аксэс»), 1,2 л, МКПП, 72 л. с. Реклама.

PEUGEOT 301

MOTION & EMOTION

27 500 000

долларов заплатил канадский бизнесмен за один из десяти выпущенных родстеров «Феррари-275 GTB/4 NART Спайдер» 1967 года выпуска. Это абсолютный рекорд для торгов в США.



3,3 метра составит длина родстера – преемника «Сузуки-Капучино» из 1990-х годов. Японцы задумались над возрождением заднеприводного субкомпакта с турбомотором объемом не более 660 кубиков.

«ПЕЖО» УМНОЖИТЬ НА ПЯТЬ

Целую колонну новинок выкатил на салоне во Франкфурте «Пежо»: сразу пять моделей. Ближе всего россиянам автомобиль с индексом 3008 (1). Дизайнеры уменьшили пасть передней решетки, заодно переоформив фары, секции противотуманок и бампер. Посвежили фонари и колесные диски. Интерьер порадует разве что новым блоком мультимедиа на центральной консоли. Гамма силовых агрегатов, включая гибридный, осталась без масштабных изменений.

Аналогичные доработки пригнул и семиместный минивэн 5008 (2), который на российский рынок не поставляют.

Концептуальный гибрид на базе «Пежо-208» (3) – сгусток современных технических решений. Стандартный хэтчбек весом 975 кг, снаряженный литровым мотором, обогнали сразу на 200 кг. Помогли карбоновые кузовные панели, стекла из поликарбоната, уменьшенный до 20 л топливный бак. Двигатель расточили до 1,2 л и снабдили 40-сильным электромотором. Запас хода без использования жидкого топлива 20 км, а средний расход бензина всего 2,1 л/100 км. При этом 208-й набирает первую сотню за 8 секунд. В угоду аэродинамике отказались от зеркал заднего вида, заменив их видеокамерами.

Еще одна резвая новинка – «Пежо-308 R» (4). От кузова серийной модели остались только крыша да пятая дверь, остальные элементы стали углепластиковыми. Ширина хэтчбека выросла на 30 мм. Внешний декор состоит из выразительных бамперов, заднего спойлера, матовой окраски половины кузова, 19-дюймовых дисков и заниженной на 26 мм подвески. Под капотом – знакомый по купе RCZ R 270-сильный вариант бензинового мотора 1,6 л турбо. Пойдет ли «зажигалка» в серию? Вполне возможно, если откажутся от обилия дорогого карбона.

Куда более вероятно появление в продаже ограниченной серии «Пежо-208 GTI». Автомобиль с форсированным до 220–230 л.с. мотором посвятят победному подьему Себастьяна Лозба на холм Пайкс-Пик.

сплошной карбон



внутри еще интереснее



обновленный интерьер и внешний вид



ВАША ЖИЗНЬ В ВАШИХ РУКАХ

Реклама.

Оригинальные
запасные части LADA



www.lada-image.ru
www.lada-detail.ru



8 800 555-63-63



170 тонн отбуксировал на расстояние более 50 м абсолютно серийный «Ниссан-Патруль». Именно столько весил груженный и заправленный самолет Ил-76. Предыдущий рекорд (155 тонн) установил в 2007 году «Фольксваген-Туарег».

4-местный суперкар, возможно, появится на карбоновом шасси «Порше-918». Ему достанется бензиновый V8 мощностью более 600 л.с., однако гибридная часть будет изъята. Благодаря более внушительному тиражу и стандартной силовой установке автомобиль окажется примерно вдвое дешевле эксклюзивного прообраза.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

Репортаж назывался — «Памяти Таможенного союза» (**ЗР, 2013, № 2**) о пути «Шевроле-Нобальта» из Узбекистана в Россию. Тему мы продолжили в материале «Защитники или вымогатели?» (**2013, № 7**). И уже после этого

получили официальный ответ *Комитета таможенного контроля Министерства финансов Республики Казахстан* за подписью заместителя председателя комитета **Дины Мамашевой**. Она сообщила, что документом, подтверждающим уплату таможенных пошлин, служит сертификат

(он у нас был!). Однако, согласно статье 10 Соглашения между государствами Таможенного союза, страны еще и «обмениваются данными... о выданных сертификатах» в электронном

виде. Но, «учитывая, что между таможенными службами государств-членов ТС информационный обмен... не осуществляется, в случае перемещения товаров и транспортных средств по территории Республики Казахстан применяются иные меры обеспечения соблюдения таможенного транзита». В переводе с чиновничьего языка на русский это означает: обычные сертификаты выдаем, но не признаем (!) и, пока нет единой информационной сети, будем сопровождать вас по нашей стране. Принудительно и за ваш счет. (В этом мы убедились лично.)

Правда, в конце письма г-жа Мамашева сообщает, что Казахстан готов к «введению в опытную эксплуатацию» общей информационной системы... «по мере готовности» таких систем в России и Белоруссии. Может, сначала следовало запустить такую систему, а потом создавать Таможенный союз?



БОГАТЕЕМ?

По данным аналитического агентства «Автостат», за семь месяцев 2013 года основной сегмент рынка — автомобили стоимостью до 15 000 долларов — потерял почти 20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Его доля составила чуть более четверти рынка (25,8%). Россияне стали покупать гораздо больше автомобилей ценой от 15 000 до 25 000 долларов, но больше всего вырос (+16%) сегмент автомобилей стоимостью от 25 000 до 35 000 долларов. В первую очередь за счет увеличения продаж кроссоверов. А вообще по итогам первого полугодия средняя цена нового легкового автомобиля в России составила 28 160 долларов — за пять лет она выросла на треть.

прочие 2,6% (-9,9%)

2,1% (-3,6%)

минивэны

5,0% (-4,0%)

большие кроссоверы

6,2% (0,5%)

среднеразмерные кроссоверы

24,0% (18,4%)

компактные кроссоверы

2013

33,4% (-12,1%)

легковые малого класса

19,5% (-14,7%)

легковые компактного класса

7,1% (-8,9%)

легковые среднего класса и выше

Jeep, with



Создан из инноваций

РЕКЛАМА



ВСТРЕЧАЙТЕ НОВЫЙ
GRAND CHEROKEE 2014

Подробности на сайте

www.jeep-russia.ru | 8-800-100-81-82

JEEP® ЯВЛЯЕТСЯ ЗАРЕГИСТРИРОВАННОЙ ТОРГОВОЙ МАРКОЙ CHRYSLER GROUP LLC.

*JEEP — ТОЛЬКО ОДИН

Jeep
THERE'S ONLY ONE*

200 л.с. достигла отдача 1,6-литрового турбомотора семейства SIDI для «Опеля-Каскада». С ним кабриолет разгоняется до 235 км/ч. На данный момент это самая мощная версия модели. Ранее таким статусом обладала дизельная модификация в 195 «лошадей».



420 «лошадей» запрягла «Тойота» в трехдверный хэтчбек «Ярис». Три сотни сил сняты с 1,6-литрового турбомотора, приводящего переднюю ось, два электродвигателя по 60 л.с. каждый крутят задние колеса. Запас энергии накапливается в суперконденсаторах.

ЭГОИЗМ ПО-ШВЕДСКИ

спокойствие,
только
спокойствие



Презентацию концептуального купе провела «Вольво». Привлекают внимание Т-образная передняя оптика, бумеранги задних фонарей и китовый ус решетки радиатора. Однако в целом откровений нет: шведы нарисовали очередную машину с довольно спокойным обликом. Этот

стиль перейдет на будущие модели «Вольво». Знатки подметят в силуэте мотивы купе Р1800 1960-х годов. В салоне холодную отделку металлом поддерживает хрустальный селектор коробки передач. Практически всю площадь центральной консоли занял сенсорный монитор.

ТЕРРАНОЗАВР

Имя «Террано» хорошо знакомо любителям японских вседорожников. Теперь так окрестили недорогой кроссовер, клон «Рено-Дастер», выпуск которого начинают в Индии. Перспективы машины на других рынках производитель не уточняет, но мы надеемся, что до России новичок доберется. Внешне и внутри он получился симпатичнее родоначальника, что отразилось на цене: японцы планируют просить за свою эмблему в среднем на 1000 долларов больше. Не исключено, что за разницу в стоимости предложат новые опции.



«МОНЦА» С КРЫЛЬЯМИ

гибрид
и
18 мониторов



Украшением опелевского стенда во Франкфурте стало купе (точнее, хэтчбек) «Монца». Двери типа «крыло чайки», визитную карточку «Мерседес-Бенца 300 SL», растянули на два ряда сидений. Работающий на газе литровый турбомотор заряжает аккумуляторы электрической силовой установки. Перед водителем и передним пассажиром простирается сплошная панель из 18 LED-дисплеев – жидкокристаллических экранов со светодиодной подсветкой. И такое количество оправданно, ведь помимо выполнения стандартных функций бортовая графика умеет давать трехмерные изображения, обитатели салона активно общаются в Сети, а автомобиль – с собратьями и дорожной инфраструктурой.



SEAT
ГРУППА ФОЛЬКСВАГЕН



НОВЫЙ SEAT LEON

Реклама



ENJOYNEERING

ИСПАНСКИЙ ТЕМПЕРАМЕНТ. НЕМЕЦКИЕ ТЕХНОЛОГИИ.

- / Мощные и технологичные двигатели **TSI** с коробкой **DSG***
- / Полностью светодиодная оптика Full LED*
- / 3 режима индивидуальных настроек управления SEAT DRIVE PROFILE*
- / Европейская сборка и качество Фольксваген Груп

- / Технологическая оснащенность: мультимедийная система SEAT с навигацией и сенсорным экраном, система помощи при подъеме, система распознавания усталости водителя* и др.
- / Высший рейтинг безопасности – 5 звезд EuroNCAP**



8 (800) 700-7328

ГОРЯЧАЯ ЛИНИЯ SEAT

18+ СЛЕДИТЕ ЗА НОВОСТЯМИ



SEAT.RU

*В зависимости от комплектации автомобиля представленное оборудование может входить в стандартное оснащение или быть доступно в качестве опции. **Европейская программа оценки новых автомобилей на 2012 год.

ПРЕМЬЕРЫ

- ШУСТРЫЙ, НЕМАЛЫЙ 20
«Хонда-Кросстур»: выгодный вариант
- МАЛОЙ КРОВЬЮ 24
«Лада-Приора»: новый мотор, мультимедиа и не только
- АНГЕЛЫ И ДЕМОНЫ 30
«Шкода-Октавия RS»: нужен ли дизель заряженной версии
- ДОЛГО ЛИ, КОРОТКО ЛИ 34
Шина «Бриджстоун-Близзак VRX»
- ПРИКЛАДНАЯ МАТЕМАТИКА 36
Чем увлекает «Хайма-7»
- ПАТРИОТ НАШЕГО ВРЕМЕНИ 38
Гендиректор УАЗа о перспективах завода и машины
- НА ТЯЖЕЛОМ ТОПЛИВЕ – ЛЕГКО! 46
«Шевроле-Орландо» поборол вялость
- ДВЕ В ОДНОЙ 48
Шина «Виатти-Брина Нордико»
- БЕЗ ВАРИАНТОВ 50
«Фольксваген-Гольф Вариант»: внутренняя конкуренция
- ВОЕННАЯ КОСТОЧКА 54
«Тигр» – броневик XXI века
- АДАПТИВНЫЙ 60
«Вольво-S60» реагирует на обстановку
- ВЕЗЕМ ПЕСОК, КИРПИЧ И ПЛИТЫ 64
«Скания» на стройке
- ВРЕМЕНАМИ СИЛЬНО ЗАНЯТ 70
«Соболь 4x4 парт-тайм» лишнего не расходует
- ЗА ЯВНЫМ ПРЕИМУЩЕСТВОМ 76
Грузовые шины «Нокиан» выручат зимой



ЗА РАМКИ! 30, 50, 54

ШУСТРЫЙ, НЕМАЛЫЙ

Модель с освеженной внешностью и мотором 2,4 л |
Производство США | В России с апреля 2013 г. |
От 1 599 000 руб. | Автор Александр Крючков |
Фото Георгий Садков

Американское происхождение «Хонды-Кросстур» несложно угадать с одного взгляда. Внушительные размеры кроссовера на базе «Аккорда» придется ко двору не везде, поэтому кроме Северной Америки его официально продают только на Ближнем Востоке, в Китае и в России. Модель выпускают с 2010-го, а в нынешнем году ее модернизировали.

Снаружи замечаешь более агрессивные бамперы (в переднем – иной формы противотуманные фары, в заднем – вставки из пластика под алюминий) и увеличенную решетку радиатора. Изменились руль и центральная консоль, появилась система мониторинга мертвых зон, но главное – 3,5-литровой «шестерке» отныне есть более доступная альтернатива: 4-цилиндровый мотор





объемом 2,4 л, который поставляется в паре с переднеприводной трансмиссией. Именно такая машина сегодня в моем распоряжении.

Интерьер «Кросстура» не назвать роскошным, на вид он едва ли

➤ Длина «Кросстура» больше 5 метров, а по фото не скажешь.

➤ Новый двигатель хоть и скромнее объемом, но обладает задорным характером.



Данные производителя

Модель	Honda Crosstour	
	2.4	3.5
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	5020/1900/1560/2800	
колея спереди/сзади	1665/1665	
Объем багажника, л	457	
Снаряженная/полная масса, кг	1698/2170	1865/2320
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,1	8,1
Максимальная скорость, км/ч	190	194
Топливо/запас топлива, л	A92/70	
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	12,0/6,4/8,4	14,4/7,2/9,8
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	V6/24
Рабочий объем, см³	2354	3471
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	143/194 7000	207/281 6200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	220 4400	342 4900
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	автоматически подключаемый полный привод
Коробка передач	A5	A6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	двухрычажная/многорычажная	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: спереди и сзади	дисковые вентилируемые	
Размер шин	225/65R17	225/60R18

„«Кросстур» приятно удивит ходовыми качествами, но для этого ему необходим оперативный простор.

не проще, чем салоны более доступных «Сивика» и CR-V. Хотя производитель и обещает пластики лучшего качества, приборная панель все равно дубовая, а вставки под дерево скрипят при нажатии. Зато дисплеев после рестайлинга стало целых три. В двухцветных, отвечающих за мультимедиа, с непривычки путаешься: один – тачскрин, другой управляется кнопками на панели приборов и руле. Между ними зажат старомодный монохромный дисплейчик, ответственный за климат.

В минимальной комплектации «Экзекьютив» вроде бы есть всё необходимое, включая круиз-контроль, «блютус»-интерфейс и отдельный климат-контроль. Однако в «Форде-Куга»

и «Тойоте-RAV4» вдобавок найдутся электропривод багажника и бесключевой пуск, хотя эти машины заметно дешевле.

На заднем сиденье «Кросстура» просторно. Во всяком случае, двоим – точно. Рослые пассажиры посетуют разве что на низкую крышу. Зато какой багажник! Он радует не только объемом, но и ящичками для небольших предметов. Вот только за докаткой, случись что, придется лезть под машину.

В городе «Хонда» рискует стать заложником своих габаритов. Пять метров длины и большой радиус поворота гарантируют водителю муки на стоянках. Ситуацию усугубляет ужасный обзор назад: новые



⬆ С отключенной системой стабилизации и подходящими шинами грязь не страшна.

подголовники несильно улучшили ситуацию. Спойлер на заднем стекле по-прежнему доминирует в зеркале заднего вида. Впрочем, здесь отчасти выручает парковочная камера.

Вырываюсь на простор, и ситуация налаживается. «Кросстур» даже с двигателем 2,4 л неожиданно вполне динамичен. Мотор радует и неплохой тягой на низких оборотах, и бодрым подхватом от 5000 до 7000 об/мин – хваленый хондовский VTEC проявляет себя во всей красе. Жаль, ускорение несколько портят чересчур длинные передаточные числа коробки (с мотором 2,4 л сочетают пяти-, а не шестиступенчатый автомат): на второй машина разгоняется до 120 км/ч, а на третьей аж до ста шестидесяти. Коробка перебирает

скорости оперативно, однако ручного режима здесь нет, в отличие от более мощной версии. Расход топлива при спокойной езде умеренный, но растет на глазах, стоит вдавить педаль газа в пол. Зато в «Кросстуре» можно лить 92-й бензин, что нехарактерно для машин его класса.

Подвеска не подвела: плотная, но не тряская и прекрасно справляется даже с серьезными неровностями. При этом в поворотах «Хонда» для своих размеров очень неплоха: крены небольшие, руль чувствительный, а у сидений хорошая боковая поддержка. На проселке автомобиль тоже держится уверенно, несмотря на монопривод. Все-таки у него 205 мм дорожного просвета и ровное днище, без сюрпризов в виде

выступающих коробов, как у CR-V. Защита двигателя, правда, пластиковая – аккуратнее с камнями!

«Кросстур» с двигателем объемом 2,4 л стоит 1 599 000 рублей – неплохая экономия по сравнению с 3,5-литровой версией ценой под два миллиона. Огромный кроссовер все равно не станет суперкаром даже с V6, а динамика и у менее мощной версии достойная. К тому же при такой разнице несложно смириться с потерей полного привода. Впрочем, модель интересна в первую очередь владельцам коттеджей. Горожанам лучше поискать автомобиль покомпактней и с лучшей обзорностью. **3P**

1 ВЕДЕТСЯ ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ

Недостаток обзорности «Кросстур» компенсирует обилием камер. Картинка сзади доступна в трех режимах: узконаправленная, панорамная и вид непосредственно под бампером. Точно прицелиться помогает линейка, обозначающая габариты автомобиля. При включении задней передачи боковые зеркала автоматически опускаются. Еще одна камера, в правом зеркале, следит за слепой зоной при перестроении, как и у «Аккорда» (Lane Watch). Изображение с нее выводится на экран, когда включен правый поворотник. Или принудительно – кнопкой в торце подрулевого переключателя.



⌚ Рестайлинг несильно изменил интерьер машины. Главное отличие – «лишний» монитор.



Легковая управляемость при достойной кроссоверной проходимости.



Дорог для деревни, велик для города.

ЦЕПЛЯЕТ КАК НИКОГДА РАНЬШЕ

nokian[®]
TYRES



НА 50% БОЛЬШЕ ШИПОВ*

nokian
НАККАПЕЛИТТА[®] 8

* Рассчитано с учетом правила округления чисел. Точный процент увеличения количества шипов по сравнению с шиной Nokian Hakkapeliitta 7 в типоразмере 205/55R16 составляет 48,44%.
Реклама. Товар сертифицирован.



МАЛОЙ КРОВЬЮ

Обновленная «Лада-Приора» | **Производство** Тольятти |
В продаже с осени 2013 г. | **Автор** Кирилл Милешкин |
Фото Георгий Садков

Еще два года предстоит жить «Приоре», пока на ее место не придет новая модель. Безусловно, нынешней машине нужны и кузов с доработанной силовой структурой, и модернизированная подвеска, и многое другое. Но это обернется серьезными затратами, которые вряд ли удастся отбить за столь короткое время. Поэтому внешность подправили легким макияжем, вообще не затронув железо.

Да и в целом объем доработок невелик, а большинство их скрыто от глаз.

Начнем с основных агрегатов. Одновременно с выпуском машин 2014 модельного года (они появятся осенью) станет доступен 106-сильный 16-клапанный двигатель ВАЗ-21127 с изменяемой геометрией впуска (ЗР, 2013, № 4). Этот мотор планируют устанавливать на машины в комплектации «Люкс». Я оценил его достоинства

ЖИЗНЬ ПОСЛЕ «ПРИОРЫ»

В конце 2014 года в Тольятти соберут пилотные партии преемника «Приоры». Ему достанутся роботизированная коробка и, возможно, механическая ВАЗ-2180. Их поставят в паре с вазовским перспективным 1,8-литровым мотором мощностью около 125 л.с. Используют также 1,6-литровые агрегаты «Рено». Они, вероятно, пойдут вместе со своими же трансмиссиями. Новый кузов станет просторнее. В его дизайне найдут отражение черты концепта «Икс-Рэй», созданного под руководством главного дизайнера Стива Маттина. Новинка полностью заменит текущую модель в конце 2015 года.

Оригинальные запчасти от поставщика
на конвейер АВТОВАЗ

ТОРМОЗНЫЕ ДИСКИ И БАРАБАНЫ

- Максимальная эффективность торможения при любых погодных условиях
- Быстрое рассеивание тепла во время торможения
- Балансируются по запатентованной технологии, которая сводит дисбаланс в ноль.



Наилучшие тормозные свойства достигаются при установке тормозных колодок в паре с тормозными дисками "ПО АВТОРЕАЛ"

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ



- Высокая эффективность торможения
- Стабильность рабочих характеристик
- Минимальный износ и дискоберегающие свойства

ООО "ПО АВТОРЕАЛ" - производство тормозных дисков и элементов тормозной системы для легковых автомобилей ВАЗ, ГАЗ, DAEWOO, CHEVROLET

ISO/TS 16949

Продукция изготавливается на южнокорейских автоматических линиях Doosan



8-3513-241-796
www.avto-real.ru

На правах рекламы

⬇ Задний бампер теперь гармоничнее вписывается в облик машины. Угловатым профилем он похож на передний, а нижняя кромка из черного пластика продолжает черную линию на пороге. Вдобавок можно не переживать за лакокрасочное покрытие при парковке задом к бордюру. На нижнюю часть переехали и отражатели.



⬆ Фонари наделили светодиодными секциями габаритов и стоп-сигналов. Они ярче, долговечнее, с более быстрым откликом, что важно для безопасности: чем раньше вспыхнут красные огни, тем скорее начнет тормозить водитель идущего сзади автомобиля. Белый сектор посередине лишь слегка изменил очертания, разница заметна только на фоне дорестайлингового фонаря.



⬆ В решетках радиатора вместо простеньких горизонтальных прорезей – модная сотовая структура. Передний бампер, появившийся в прошлом году, не изменился: он соответствует всем требованиям безопасности и пока выглядит свежо.



⬆ Главное новшество в списке опций – предпусковой подогреватель, чья польза в нашем климате несомненна. Тольяттинцы не стали рисковать и взяли агрегат компании «Збершпехер» – производителя с мировым именем. Ради удешевления конструкции отказались от дистанционного управления.

Время пуска задают пультом на центральной консоли. Есть функция подогрева салона при уже работающем двигателе. Компоненты расположили за бампером, под левой фарой. Не лучшее место в случае аварии, но разместить новое устройство в готовом моторном отсеке более удачно не получилось. Подогреватель предлагают как дополнительное оборудование для комплектаций «Норма» и «Люкс». Если АВТОВАЗ удержит прозвучавшую во время знакомства с машиной цену – 17 000 рублей, это станет отличным предложением. Установка на стороне как минимум вдвое дороже.

⬇ Комбинации приборов у машин в той или иной комплектации отличаются друг от друга цветовым оформлением и размером дисплея. На большем по площади «люксовом» предусмотрено место для показаний круиз-контроля с ограничителем скорости (еще один новый наворот). Управление ими возложено на правый подрулевой переключатель. Компоненты предоставил «Бош». Ограничитель реализован грамотно: при резком нажатии на педаль газа он отключается, позволяя, например, безопасно обогнать.



РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ

В цехах волжского автогиганта идет непрерывная реорганизация. Уже расчищены площади, которые ранее были заняты сварочным производством автомобилей «Жигули». На очереди аналогичный цех «самар». Самым заслуженным вазовским переднеприводником осталось жить до 28 декабря 2013-го. В этот день вторую нитку конвейера, на которой собирают 2113 и 2114 сейчас еще разбивают строй «приор», остановят для модернизации.

Автомобили на нее не вернутся. В 2014-м тут начнут подборку готовых модулей, которые отправляют на основной конвейер. Такую схему применяют в производстве «ларгусов» и «алмеров». «Приоры», в свою очередь, переедут на третью нитку. Сейчас ее активно реконструируют: постов станет меньше, а со временем тут же поплывут более крупные кузова проектов «Лада-В» и «Лада-С». Первая нитка останется за платформой В0. Здесь «ларгусы» и «алмеры» с середины следующего года потеснит новое поколение «Логана».

⬇ Прежние потроха передней панели скрывает серьезно переработанная оболочка. Верхняя накладка – из пластика с эффектом «софт-лук» (мягкий на вид). На ощупь, правда, она не очень мягкая, но не хуже, чем у других машин ценового сегмента «Приоры». Дисплей мультимедийной системы переехал на более удобное место – на самый верх. Расширившиеся центральные дефлекторы вытеснили кнопку включения аварийки, а та, в свою очередь, – часы. Вместо стрелочного прибора теперь цифры на экране.



⬇ Мультимедийный комплекс «Приоры» тот же, что и на новой «Калине». Обе модели временно лишены навигации, эту опцию вернут к зиме.

⬇ Панель приборов комплектации «Норма», как и положено, оформлена проще. Зато матово-серый декор, на мой взгляд, даже симпатичнее и практичнее модного, но быстро пачкающегося «черного лака» у «Люкса». Кондиционер оставили в списке опций. В нижней части консоли добавили подстаканник.



⬇ «Норме» положен маршрутный компьютер вместо цветного монитора. Выглядит скромно, но функционален. В самой дешевой комплектации маршрутник тоже будет. Правда, его показания продублированы в комбинации приборов. Зачем? Непонятно. Такое ощущение, что дисплеем просто закрыли пустое место.

во время тест-драйва новой «Лады-Калины» (ЗР, 2013, № 7).

Переселившись под капот «Приоры», мотор откровений не преподнес. Разгонная динамика и расход такие же, как с прежним, 98-сильным агрегатом, а вот эластичность улучшилась. Причем на «Приору» пока будут устанавливать и старый, и новый шестнадцатиклапанники. Разницу в цене

между двумя моторами обещают чисто символическую – около 3000 рублей. Странный маркетинговый ход. Разве что менее мощный агрегат позволит сэкономить не только при покупке, но и в эксплуатации – на дорожном налоге.

Теперь о коробке передач. Здесь по-прежнему работает агрегат с индексом ВА3-2112, не радующий четкостью



LIFAN MOTORS

РАДУЙСЯ ЖИЗНИ
ВМЕСТЕ С LIFAN

НОВОГОДНИЕ ЦЕНЫ НА LIFAN SOLANO УЖЕ СЕГОДНЯ!

ВАША
ВЫГОДА*

SOLANO 1.6 CX
30 000 РУБЛЕЙ

SOLANO 1.8 CX
35 000 РУБЛЕЙ

SOLANO 1.6 DX
40 000 РУБЛЕЙ



www.lifan-car.ru

☎ 8-800-555-43-26

LIFAN SOLANO 1.6 DX
369 900 рублей**



* Выгода: Размер снижения рекомендуемой розничной цены в период проведения акции.

** Рекомендуемая розничная цена в период акции.

Срок проведения акции с 09.08.2013 по 10.11.2013. Об организаторе акции, правилах ее проведения, рекомендуемых розничных ценах и количестве автомобилей, участвующих в акции, можно узнать на сайте www.lifan-car.ru или по телефону горячей линии: 8-800-555-43-26.

НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ПУБЛИЧНОЙ ОФЕРТОЙ

ТОВАР СЕРТИФИЦИРОВАН

КОЛИЧЕСТВО АВТОМОБИЛЕЙ ОГРАНИЧЕНО

РЕКЛАМА

переключений. Модернизированная трансмиссия ВАЗ-2180 с тросовым приводом появится лишь в первом квартале будущего года. По сути, это та же коробка, что устанавливают на «калины» и «гранты» (индекс 2181), только рассчитанная на более мощные моторы. Зато к середине года поспеет... нет, не автомат, а роботизированная коробка! Ее строят на базе той же механики 2180. Электромеханические исполнительные механизмы заказали всемирно известной компании ZF, а на доводку ездовых параметров

позвали давних партнеров из фирмы «Порше». Под установку новых коробок немного доработают кузов.

Других примечательных новшеств в семействе «Приоры» тольяттинцы не обещают, но некоторые доработки, разумеется, есть. Улучшена шумоизоляция, появились дневные ходовые огни, список опций пополнила система курсовой стабилизации, стало удобнее заднее сиденье. В будущем году освоят новые буферы сжатия в задней подвеске. Благодаря им она станет тише и комфортнее, улучшится плавность

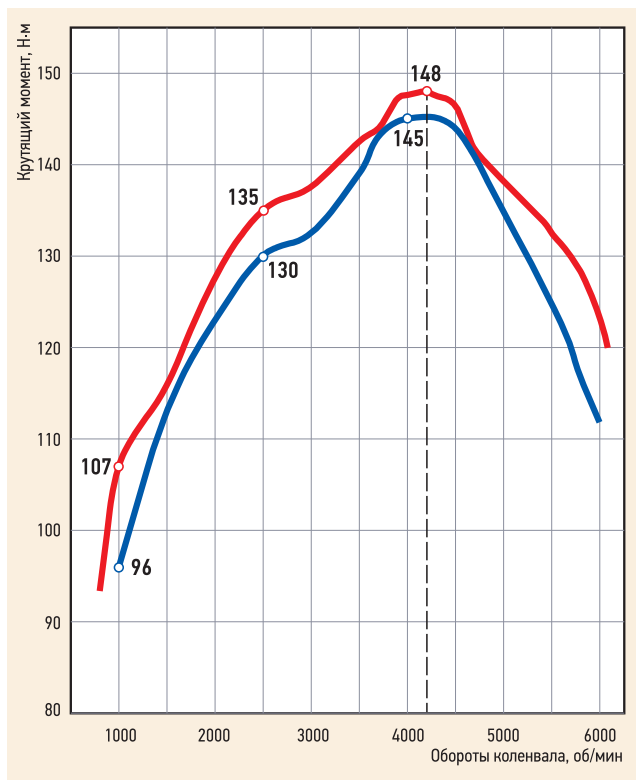
хода. Поначалу только «приоры» с системой стабилизации оснастят короткой рейкой, а с 2014-го ее получат все модификации.

Заводчане обещают, что базовая комплектация подорожает не более чем на 10 000 рублей. Максимально оснащенные «приоры» с предпусковым подогревателем все же перешагнут психологический барьер в полмиллиона. Хотя с нынешним уровнем цен на автомобили в целом и модели конкурентов в частности такой ценник вряд ли отпугнет покупателей. **3P**



➡ На обшивку двери добавили полосу в тон отделке передней панели. Из функционального – доработали внутреннюю конструкцию ради избавления от дребезжания и скрипов. Аналогичным доработкам инженеры подвергли многие внутренние механизмы и элементы отделки.

⬇ Измененные передние кресла вместе с боковыми подушками безопасности появились в «Люксе» еще весной. У них новый каркас, обивка, наполнитель и доработанный механизм регулировки, благодаря которому четче фиксация и меньше люфт. Салазки теперь прикрыты пластиковыми накладками. Регулировки по высоте нет, и нынешняя «Приора» ее уже не получит. В исполнениях «Стандарт» и «Норма» пока нет ни новых сидений, ни декоративных элементов.



⬆ Двигатель с индексом ВАЗ-21127 (красная кривая) мощнее на 8 л.с., его пиковый крутящий момент вырос на 3 Н·м. Максимальная скорость и время разгона до 100 км/ч у «Приоры» с новым шестнадцатиклапанником практически не изменились. Всё преимущество модернизированного мотора проявляется в лучшей эластичности.



⬆ Обогрев сидений получил трехуровневую регулировку.

⬇ Объем бокса в переднем подлокотнике увеличили.



Cordiant

ВРОЖДЕННОЕ СЦЕПЛЕНИЕ С ДОРОГОЙ



Реклама

ICE-COR ВОНЗАЕТСЯ В ЛЕД



Затормозить вовремя

Двухфланцевый якорный шип в форме снежинки с сердечником из твердосплавного материала исключает проскальзывание шины на льду при торможении и разгоне.

Уверенно двигаться по льду

Агрессивные линии рисунка протектора и многочисленные z-образные ламели образуют острые грани, которые помогают шине цепляться на гладкой поверхности льда для уверенного маневрирования.

Не терять шипы

Конструкция протектора двухслойная: мягкий верхний слой резины устойчив к воздействиям низких температур и износу, а внутренний жесткий слой удерживает шипы под нужным углом и препятствует их потере при движении.

www.cordiant.ru



115054, Москва, ул. Валовая, д. 26, тел.: +7 (495) 980-55-34
150003, Ярославль, ул. Советская, д. 81, тел.: +7 (4852) 79-11-45
644018, Омск, ул. П.В. Бударкина, д. 2, тел.: +7 (3812) 39-21-58
620100, Екатеринбург, Сибирский тракт, д. 12, стр. 7, офис 402,
тел.: +7 (3432) 72-41-15

АНГЕЛЫ И ДЕМОНЫ

В начале было слово, вернее, название – Трансфарга... нет, не так – Трансфаргар... опять не то. Минутку, взгляну в словарь... Ага, Трансфэгэрашское шоссе. Оно должно было появиться, хотя в официальной части мероприятия о нем поначалу не сказали ни слова. Но лететь в Румынию, потом проилить триста с лишним километров от Бухареста до Сибиу по тошнотворным двухполосным шоссе (здесь это трассы национального значения) – и не взглянуть хоть одним глазком на самую красивую и опасную дорогу Старого Света, проложенную мрачным гением Николае Чаушеску сквозь неприступные высоты Карпатских гор?..

И вот спустя энное количество времени я стою рядом с универсалом «Октавия RS», печально вдыхая аромат раскаленных тормозных дисков. Несколько километров знаменитого румынского серпантина быстро расправились с претензиями чешской машины. То, что это не совсем спортивный автомобиль, я понял еще раньше. Когда вам будут нахваливать «Октавию RS» с дизельным двигателем и шестиступенчатым роботом, представляя ее фантастическим выбором, скажите сразу: «Не верю!». Не может автомобиль со 184-сильным мотором так вяло разгоняться даже на ровной дороге. Почти две сотни лошадиных сил теоретически обещают моментальное выполнение желаний, а на деле ты судорожно прикидываешь, хватит ли

На самой быстрой «Шкоде» по самой опасной дороге Европы | **Производство** Чехия | **Продажи** в России с осени 2013 г. | **Цена** пока не определена | **Автор текста и фото** Дмитрий Федоров

тебе запаса при обгоне. Что же было раньше, в предыдущем поколении, когда этот же мотор развивал всего 170 сил?! И это спортивный автомобиль? Да – если оценивать его шасси.

ЖИЗНЬ И СМЕРТЬ

Плотно сбитая, но отнюдь не трясучая подвеска с уменьшенным дорожным просветом позволяет наваливаться на повороты с такой отчаянной смелостью, что вначале просят пощады шины, а затем и упомянутые выше тормоза. Вот уж не думал, что 18-дюймовые «КонтиспортКонтакт 2» запищат столь рано. Но дело не в них, а в машине. Ты отлично понимаешь, когда «Октавия» начнет скользить колесами вперед, а когда вступит в дело электронная блокировка дифференциала. Но вот тяги в поворотах часто отчаянно не хватает.



+ 10 фото
+ 1 видео





⬆ Отделка кожей с красной прострочкой и накладки под карбон – вот лейтмотив оформления интерьера «Октавии RS». Весь необычайно богатый набор оснащения, характерный для нового поколения чешской машины: лазерный измеритель дистанции, активный круиз-контроль и прочее, прочее, прочее, – доступен и для RS. Плюс клавиши на руле для управления трансмиссией.



⬆ А вот и еще разница – спидометр, лихо закрученный аж до 280 км/ч. Напомню, что максимальная скорость самой быстрой RS – бензинового хэтчбека на «ручке» – 248 км/ч.

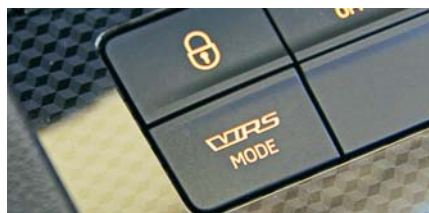
Чем хорош Трансфэгэраш, так это тем, что хорошо просматриваемых поворотов здесь явно больше, чем закрытых. Осаживая автомобиль перед очередной шпилькой со скорости хорошо за сотню, уже видишь, какая обстановка дальше. Вот только не всегда удастся быстро перейти в ручной режим на пониженные передачи. Чтобы не терять темпа, явно надо спуститься до второй, но зануда-робот, словно нехотя перелистывая программу телепередач, спускается лишь до третьей. А на третьей дизель здесь не едет.

Хорошо, попробуем по-другому. Плюсом на собственные амбиции и отдаемся автоматике в спортрежиме. Вот так уже лучше – коробка не спешит, как я, перейти на передачи повыше, а упорно стоит на той ступени, на которой вытягивала машину из поворота. Понятно, шуму больше, тяги тоже.

ПЕСНИ И ПЛЯСКИ

На самом деле всё не так уж плохо. Бывает даже хорошо – если не заниматься экспериментами, а выбрать RS в самой простой комбинации: с 2-литровым бензиновым двигателем

⬆ Кнопка RS в основании туннеля вызывает на сенсорный экран меню настроек разных систем; их можно выбирать в заданном состоянии (варианты «Нормал», «Спорт», «Эко») либо варьировать по-своему. Такая же система есть и на «Гольфе GTI», только у него, как и полагается старшему брату, на одно окно больше – есть еще режим «Комфорт». Система стабилизации не отключается на «Шкоде» полностью, но и в распушенном состоянии позволяет многое.



и шестиступенчатой ручной коробкой передач. Эта машина не зажата ни ограниченным диапазоном дизеля, ни слишком заумными размышлениями робота.

Мотор этот известен еще по предыдущему поколению, а сейчас получил 20 дополнительных «лошадей». И он здесь поет. 220 сил вывозят машину из любой ситуации. Двигатель плавный, без всплесков, но крутит до самой отсечки с яростью молотилки в разгар жатвы. Четкость и короткоходность механизма переключения коробки кажутся даже излишними. Сцепление хоть и не идеально по точке схватывания, но уже не такое длинноходное, как раньше. А еще именно на машине с бензиновым двигателем хорошо ощущается присутствие электромагнитного имитатора звука двигателя – именно он транслирует в салон концерты адской музыки, в то время как снаружи «Октавия RS» катится бесшумно, словно агнец божий.

Тональность этой оратории ты можешь менять вместе с другими характеристиками – усилием на руле, скоростью переключения коробки передач – через специальное меню

99

Skoda Octavia RS и в новом поколении осталась такой же, как раньше, – более доступной и разносторонней, чем родственный ей VW Golf GTI.



⬆ Внешних отличий самой быстрой серийной «Шкоды» от прочих «октавий» исчезающе мало: новый бампер, черная решетка, трапециевидные выхлопные трубы, спойлер на крышке багажника или срезе пятой двери универсала.

Данные производителя

Модель	Skoda Octavia RS	
	2.0 TSI	2.0 TDI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4685/1814/1449/2689	
колея спереди/сзади	1535/1506	
Объем багажника, л	590/1580	
Снаряженная масса, кг	1425 (1445)*	1470 (1490)
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,8 (6,9)	8,1 (8,2)
Максимальная скорость, км/ч	248 (245)	232 (230)
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	6,2 (6,4)	4,6 (5,0)
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см³	1984	1968
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	162/220 4500	135/184 3500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	350 1500	380 1750
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M6 (P6)	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	225/45R17	

*В скобках – данные для авто с роботизированной коробкой передач.



Прекрасный бензиновый мотор, отличное шасси. Редкое в классе оснащение.



Дизельный двигатель не для спортивной машины. Есть вопросы к ручному режиму работы.



⬆ Интегрированные кресла «Октавии RS» могут быть как полностью кожаными, так и с тканевыми вставками.

на центральном мониторе. При этом настройки подвески останутся неизменными, в отличие от аналогичного по духу, платформе и двигателю «Фольксвагена-Гольф GTI», где применены электронно-управляемые амортизаторы. Там можно менять жесткость хода, зато не придется поиграть, как на «Шкоде», звуком двигателя.

Понятно почему: «Шкода-Октавия RS» – для более массового потребителя. Того, кому «шашечки» важнее, чем «ехать». А новый звук двигателя обходится куда дешевле изменяемых настроек амортизаторов.

3P



ВЕЛИКАЯ И УЖАСНАЯ

Предыстория трассы Трансфэгэраш не имеет однозначного толкования. Наиболее распространено мнение, что ее построили (в 1970–1974 гг.) для быстрой переброски войск через Карпаты, от Питешти до Сибиу, в случае советского вторжения в Румынию. Ведь известно, что эта страна единственная из советского блока не только не послала свои вооруженные силы в Чехословакию в 1968 году, но и резко осудила вторжение. Правда, вывести эту трассу из строя удалось бы одним-единственным прямым попаданием ракеты или бомбы – объездных дорог на всем ее протяжении в 261 км нет. Поэтому более вероятной выглядит другая версия: Чаушеску решил проложить дорогу через неприступные горы с высшей точкой 2034 м, только чтобы показать величие румынского народа.

Строили дорогу военные; чтобы пробить ее в скалах, они израсходовали 6000 тонн динамита. Говорят, на стройке погибло не менее 40 человек. Прикладная ценность трассы мала: трафик ничтожен, вдобавок ее закрывают при первом выпадении снега – до весны. И еще здесь запрещено движение ночью.

Но днем она подарит незабываемые впечатления. В южной части вы будете поражены видом горных озер и проедете мимо развалин замка Поенари, одной из резиденций графа Дракулы. Ну а на севере, после того как пересечете верхнюю точку по самому длинному туннелю Румынии, вам откроется потрясающий вид (можете полюбоваться им на фото). Пожалуй, это самая лучшая дорога в мире для быстрой езды на мощном автомобиле. Истати, полиции на ней нет вообще.

НОВЫЙ CITROËN C4 СЕДАН ЕГО СИЛА – ВАША УВЕРЕННОСТЬ

от 579 000 руб.**



18+

* Креативные технологии. **Цена действительна на версию VTi 115 МКПП Dynamique (Динамичный) до 31.10. 2013. Реклама.



СТИЛЬ, выдержанный в рамках лучших традиций марки, подчеркнутый динамикой изящных линий, утонченностью хромированных элементов, световыми росчерками светодиодных фар дневного света и необычной вогнутой формой заднего стекла.

СИЛА, заключенная в его готовности противостоять самым сложным условиям эксплуатации благодаря усиленной подвеске, дорожному просвету 176 мм, защите картера, лобовому стеклу со встроенным подогревом всей поверхности и подкрепленная гарантией на 3 года или 100 000 км пробега.

СТАТУС, открывающий дорогу в более высокий сегмент и гарантирующий особый уровень комфорта, заключающийся в увеличенном пространстве салона, бесключевом доступе в салон и запуске двигателя, навигации eMyWay, биксеноновых поворотных фарах и системе дополнительного освещения в поворотах.

СТРЕМИТЕЛЬНОСТЬ, которую гарантирует линейка динамичных бензиновых двигателей мощностью до 150 л.с. в сочетании с современными коробками передач.



ДОЛГО ЛИ, КОРОТКО ЛИ

На актуальных бриджстоуновских «шиповках» «Блиссак Спайк-01» и «липучках» «Блиссак VRX» прокатился, сравнив их с конкурентами, **Вадим Никишев**.

О тныне все зимние шины «Бриджстоун» продаются под торговой маркой «Блиссак», хорошо знакомой любителям фрикционных покрышек. Очередное поколение нешипованной шины вдобавок несет буквенный индекс VRX. А из гаммы моделей с «гвоздями» ушло название «Айс Крузер», — теперь у «шиповок» тоже имя «Блиссак», но с приставкой «Спайк-01».

Компания гордится тем, что удерживает лидирующие позиции по мировым продажам и оперативно обновляет свои модели. Если у конкурентов смена поколений происходит раз в четыре года — пять лет, то «Бриджстоун» представляет новинки с периодом в три года. Что приготовили на этот раз?

Фрикционную шину «Блиссак VRX» отличает новый асимметричный рисунок протектора, испещренный ламелями. Вкупе с новым составом смеси это позволяет шашкам плотнее прилегать к поверхности, «облизывая» рельеф поверхности, — и таким образом улучшает сцепление. Вдобавок мелкие поры в резине работают подобно губке, выводя воду из пятна контакта. Ряд сравнительных заездов по ледяной дорожке, которую после каждой попытки протирали швабрами, как в кёрлинге, подтвердил: на шинах «Блиссак VRX»

тестовый «Ниссан-Теана» замедлялся интенсивнее. А вот радикальных отличий новинки при торможении на снегу заметить не удалось — слишком нестабильными были условия во время теста.

Понравилась управляемость: на подтаявшем снегу в шинах «Бриджстоун» «Теана» оставалась послушной, держалась до последнего и мягко восстанавливала траекторию после ухода в скольжение.

В шипованной модели «Блиссак Спайк-01» тоже реализовано немало новых технологий. Корпус шипа, несмотря на модные веяния, оставили круглым в сечении, но оптимизировали его форму и отверстия в протекторе ради надежной посадки, а твердосплавный сердечник наградили крестообразным распилом. В результате улучшилось сцепление со льдом, а следовательно, уменьшился тормозной путь и повысилась надежность в поворотах. И в этой модели поработали над протектором для хорошего самоочищения и проходимости в глубоком снегу.

И «шиповкам» «Блиссак Спайк-01», и нешипованным шинам «Блиссак VRX» «Бриджстоун» гарантирует эффективное функционирование на протяжении трех-четырех сезонов. Достаточно, чтобы дождаться очередного обновления. **3P**



⬆ Специальный компаунд позволяет «липучкам» «Блиссак VRX» сохранять сцепные свойства на протяжении трех-четырех лет.

⬇ Такой же срок службы заявлен для шин «Блиссак Спайк-01». Но не потеряют ли они эффективность, если насечки на шипах сточатся за первую зиму?



СПЕЦИАЛЬНАЯ

СЕРИЯ

KIA SPORTAGE

ЗАЙМИ СВОЮ ТЕРРИТОРИЮ!



РЕКЛАМА



The Power to Surprise*

KIA Sportage. Стильный. Яркий. Особенный.
Специальная Серия KIA Sportage —
 Привлекательный пакет опций на выгодных условиях**



Панорамная
крыша



Легкосплавные
диски 18"



Тонировка
задних стекол



Ксеноновые
фары



Автомобиль Года | 2013
 Ежегодная Национальная Премия

* Искусство удивлять. ** Рекомендуемая наценка за дополнительный набор опций по сравнению с комплектацией Luxe: ксеноновые фары, панорамная крыша, 18-дюймовые легкосплавные диски, тонированные задние стекла — составляет 40 000 руб. Количество автомобилей ограничено. *** 5 лет. Гарантия 5 лет/150 000 км действительна на автомобили, реализуемые официальными дилерами ООО «КИА Моторс Рус» с 1 марта 2009 года на условиях, указанных на сайте www.kia.ru и в сервисной книжке производителя.

ПРИКЛАДНАЯ МАТЕМАТИКА

Новая модель «Хайма-7» | Производство Китай | **В продаже** с 1 июля 2013 г. | **От** 689 900 руб. | **Автор** Мария Бойко | **Фото** Евгений Бобриков

Китайская «Хайма» презентовала новый автомобиль – кроссовер. Короткое свидание не подразумевало сильных чувств и глубокой оценки, поэтому мы подошли к автомобилю с исключительно потребительской точки зрения.

УСЛОВИЯ ЗАДАЧИ

Меня зовут Маша, мне 28 лет, и я ~~алкоголик~~... Нет, не дождетесь. Хотя такое представление и просится на язык по примеру американских фильмов об анонимных любителях выпивки. В моем случае все намного безобиднее: я всего лишь воспитываю сына четырех лет. Во мне 50 кг живого веса и 160 см

роста. Езжу я преимущественно по городу, редко – на природу. Имеют место и вылазки в «Ашан» за продуктами. Это вводные данные, от которых и буду плясать, оценивая автомобиль в «машах» по пятибалльной шкале.

ПЕРВОЕ СЛАГАЕМОЕ

«Ну, здравствуй, «Хайма-7»! А ты ничего», – подумала я, из-за солнца прищурив левый глаз. Кроссовер с виду и правда не сказать чтобы плох. Все-таки чувствуется влияние «Мазды», сотрудничество с которой, впрочем, закончилось в далеком 2006 году. Образец для подражания – «Трибют» – неплохой, так что внешность новинки

вполне современная. Думаю, четырех «маш» ему хватит.

Забираясь внутрь, думала, заплачу горячими слезами. Ан нет. Знаю я «европейцев», у которых качество пластика в отделке оставляет желать лучшего. Хотя некоторые дизайнерские решения здесь спорные: например, кнопки блокировки дверей с надписями *Lock*. Они напоминают Капитана Очевидность как дубовой прямолинейностью, так и примерным временем появления (первые упоминания этого персонажа приходится на конец 1990-х, с тех пор автопроизводители все-таки перестали подписывать все кнопки и рычажки в машинах).

По ощущениям, и аудиосистема пришла к нам из тех же времен, когда штатных магнитол еще не было и люди устанавливали всё, что попадало в руки.

i Haima 7

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм

4441(4456)×1830×1740

Колесная база, мм

2619

Объем багажника, л

453

Дорожный просвет, мм

185/195

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 2,0 л (149 л.с.)

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; М5, А5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/независимая, многорычажная; тормоза – дисковые; шины – 235/70R16.





⬆ Кнопки на рулевом колесе и датчик давления в шинах, вынесенный на зеркало заднего вида, — шик и блеск!

Впрочем, для радио и CD с песенками из мультфильмов вполне сгодится.

Водительское место смутило: восьми положений регулировки не хватило, чтобы принять привычную позу, — все равно сажу выше, чем обычно, даже опустив полностью сиденье. Его неярко выраженной боковой поддержки, конечно, будет достаточно, если ездить по обычным дорогам, а вот вваливать в повороты на «Смоленском кольце» неприятно — начинаешь мотыляться пятой точкой по сидушке. Однако за время теста ни спина, ни шея у меня не заболели, так что, видимо, посадку все-таки можно назвать относительно удобной. В общем, за внутреннее убранство ставим три «маши» из пяти.

ВТОРОЕ СЛАГАЕМОЕ

Под капотом «Хаймы-7» двухлитровый бензиновый двигатель мощностью 149 л.с. Коробка передач — пятиступенчатая механика либо пятиступенчатый автомат. Вроде бы арсенал неплохой, однако прием «педалей в пол» не дает вообще никакого эффекта. Машина разгоняется настолько неохотно, что успеешь не раз зевнуть-чихнуть, прежде чем выйдешь на рубеж 60 км/ч. Двигатель начинает работать только на 4000–4500 оборотах, до этого откровенно не тянет.

Впрочем, если я везу ребенка в детский сад, то гонки мне устраивать и не требуется. В левый ряд на этом автомобиле я точно не полезу — слишком долго он будет разгоняться, а нетерпеливых за мной соберется вагон и маленькая тележка. Так что поеду в спокойном темпе где-нибудь поправее.

Титул кроссовера обязывает: дорожный просвет «Хаймы» 185 мм (в версии

с МКП) или 195 мм (с АКП). Но передний привод как бы намекает, что не надо лезть в откровенную грязь. Из чего делаю простой вывод: на дачи тех друзей, которые обосновались в труднодоступных местах, мы с ребенком вряд ли доберемся. В следующем году китайцы, правда, обещают полноприводную версию, но ведь наверняка попросят и денег побольше.

Все эти характеристики вполне отвечают моим задачам: возить ребенка по городу и ближайшим пригородам. Посему награждаю автомобиль четырьмя «машинами» с чистой совестью.

БЕЗОПАСНОСТЬ

За нее в машине отвечают системы антиблокировочная, распределения тормозных усилий и экстренного торможения плюс пара подушек. В автомобиле два крепления «изофикс» для детских кресел — отлично! Есть парктроник (у обеих



Приятный салон, система контроля за давлением в шинах.



Очень медленный разгон, крены в поворотах.



⬆ Во втором ряду удобно и детям, и взрослым.

версий — и с механикой, и с автоматом) и система контроля давления в шинах (только в машинах с АКП). Неплохой список.

И вместительная. В салоне комфортно будет всем: и взрослым спереди, и детям сзади. Велосипед сына легко влезет в багажник, еще и место останется — объем этого отделения 453 литра. Пять «маш»!

ИТОГО

Поставила бы этому автомобилю твердую такую четверку, если бы не объявленная цена. Версия с механической коробкой передач обойдется в 689 900, с АКП — в 789 900 рублей. Гарантия на автомобиль — три года или 100 000 км пробега. И тут в борьбу вступают сложные чувства, ведь конкуренты «Хаймы-7» — это кроссоверы других китайских брендов и «Рено-Дастер». Но это не повод напиваться с горя, а лишь причина хорошенько пораскинуть мозгами. Так что не стать мне алкоголиком и не блистать в американских фильмах.

ЗР



ПАТРИОТ НАШЕГО ВРЕМЕНИ

Когда осенью 2012-го **Вадим Швецов** стал генеральным директором УАЗа, пошли слухи: «Готовит завод к продаже». Спустя год УАЗ представляет модернизированный «Патриот», обновляет производство и готовит новые проекты. **Антон Чуйкин** и **Константин Якубов** провели рабочий день вместе с главой и владельцем завода.

8:30–8:45

ЗА РУЛЕМ

У подъезда ульяновской гостиницы стоят два новеньких «патриота». Примеряем фирменные серо-синие халаты и получаем краткие инструкции заводчан: «Сейчас едем на производство, вы в первой машине, с Вадимом Аркадьевичем; потом учебный

центр, совещание, обед, официальная презентация машин 2014-го модельного года». Из подъезда быстрым шагом выходит Швецов, молниеносное приветствие, и вот он уже везет нас на завод. Какая приемистость!

– Вы уже наверняка заметили: вот главное отличие машины 2014-го модельного года – селектор

раздаточной коробки вместо рычага. Недавно мы изменили панель приборов, вдобавок теперь у нас цельная обивка потолка... Но об этом еще поговорим сегодня.

– *Быть за рулем «Патриота» для вас обычное дело?*

– Регулярно совершаю пробные поездки. Когда-то брал «Патриот» на полгода, чтобы досконально изучить. Помню, соседи удивлялись – я тогда жилье на Рублевке снимал. И объезжал пробки по целине, там раньше можно было.

9:00–9:30

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ОПЕРАТИВКА

Вдоль двух сборочных конвейеров проходим в ЦУП, центр управления производством.

Накануне вечером прошел сильнейший ливень, даже МЧС подключали, поэтому первый вопрос Швецова – об ущербе и выводах. Первого не случилось, вторые подтверждают верность принятых ранее решений о модернизации производства, включая столь прозаическую его часть, как ливневая канализация.

На большом экране информация о выпущенных автомобилях, выполнении плана; здесь же можно отследить положение каждого кузова, каждой будущей машины. Выслушав доклады заводского начальства, Швецов поясняет:

– Всю эту систему в скором будущем интегрируем в дилерский портал, чтобы клиент мог посмотреть: мой автомобиль сварили, покрасили, отправили на сборку. Сейчас этот процесс никак не визуализирован, но мы хотим развесить по заводу веб-камеры. Стоят они по паре долларов... УАЗ ругают за отсталость – нам важно сделать предприятие прозрачным, чтобы клиент понимал: здесь многое делается для качества. И видел это онлайн.





ДОСЬЕ

ШВЕЦОВ Вадим Аркадьевич

Родился в 1967 году в Череповце (Вологодская область). В 1992-м окончил Московский институт стали и сплавов, в 2001-м получил степень MBA в Нортумбрийском университете (Великобритания). Трудовую деятельность начал на Череповецком металлургическом комбинате (впоследствии – компания «Северсталь»). С 1993 года – коммерческий директор ТД «Северсталь-инвест», с 2001-го – первый заместитель генерального директора ОАО «Северсталь». С 2002 года – генеральный директор ОАО «СОЛ-ЛЕРС» (тогда «Северсталь-авто»). С октября 2012-го – генеральный директор ОАО «УАЗ». Возглавляет советы директоров Ульяновского автомобильного и Заволжского моторного заводов.

– **Заказать конкретную машину у дилера я могу уже сейчас?**

– Да. Правда, дилер сейчас не в состоянии сказать, когда именно будет выполнен заказ. Но в ближайшие четыре месяца он сможет это сделать.

10:00–11:00

АУДИТ КАЧЕСТВА

В конце сборочного цеха на смотровых ямах стоят два автомобиля, вокруг уже собрались серо-синие халаты. Аудитор начинает доклад: «Пикап набрал 80 баллов, критический 20-балльный дефект один – пережат патрубков радиатора...» Специалисты следом за ним обходят машину, заглядывают в салон, фиксируют недочеты: короток уплотнитель, не закреплена накладка борта, вмятинка на двери, грязь в салоне.

– Такой осмотр мы проводим дважды в день, – говорит Генеральный. – Весь менеджмент завода собирается здесь.

В 10:00 – аудит, в 15:00 – доклад о том, как исправляли дефекты. Рутинная, казалось бы, но она очень важна. Видите дефекты: неприлегание, царапины, дребезжание и так далее? По ним и оценивает качество потребитель. Все недочеты административно преодолимые, только жесткий контроль позволяет их искоренить. Результаты за полгода неплохие: начинали с суммы 300 баллов, сейчас в среднем 115.

– **Руководство собирается каждый день, а у вас как часто получается?**

– Прилетаю практически каждую неделю на пару дней, в остальное время общаюсь в ходе видеоконференций. Я приступил к обязанностям год назад, запустил довольно много проектов. Меня хорошо натренировали иностранцы, взгляд не привязан к одному УАЗу, поэтому я сразу стал внедрять те системы, которые приняты в мировом автопроме, невзирая на местные особенности.

– **Когда виновник дефекта найден, как с ним поступают?**

– Оператор должен понимать, что именно он гарант качества. Или хороший автомобиль, или никакой. И тут очень важно, чтобы человек не скрывал ошибку. Если признался: «Я совершил ошибку», мы за это не наказываем – наоборот, приветствуем. Наша обязанность – ему помочь, технологично обучить его той или иной операции

на специальных приспособлениях в спокойное нерабочее время.

– **То есть, если работник допускает брак, его направят на обучение. Похоже на гимназическое, школярское наказание – оставить на три часа после уроков...**

– Вы правы, действительно школярская вещь: ошибся – остаешься.

– **Но без ущерба в денежной части?**

– Конечно. Право на ошибку мы должны дать, иначе оператор начнет слишком осторожничать, потеряет темп, будет путаться.

Тем временем аудит закончен, начальник цеха сборки рассказывает, что для устранения вчерашнего дефекта – «не закреплена расширительный бачок с одной стороны» – проведена работа. На посту сборки размещена визуализация. (Действительно, мы на конвейере видели фотографии «как правильно» и «как неправильно».) А оператор направлен на обучение.

– В нерабочее время, – уточняет Швецов.

Это как раз следующий пункт нашей программы – учебный центр, а потом и работа на конвейере. Идем переодеваться в спецовки.

11:00–13:00

СВОИМИ СИЛАМИ

Правой рукой ищем в коробочке гайку М6 и наживляем ее на пару оборотов



ДОСЬЕ

Программа обновления «Патриота» расписана на ближайшие три года. В следующем году (**к 2015-му модельному**) вездеход получит стабилизатор в задней подвеске, АБС «Бош» девятого поколения, новую необслуживаемую карданную передачу, предпусковой подогреватель, мосты с парой 4,625 и, главное, заметно обновленную внешность. Фейслифтинг подразумевает новую оптику, вклеенные стекла, бамперы с креплением к кузову (уйдут ужасные зазоры), иные приборы и т. д.

2016 модельный год – это 2-литровый бензиновый турбомотор (150 л.с., 300 Н·м, Евро-5), единый топливный бак, система стабилизации, климатическая установка, новые передняя панель и руль, несколько подушек.

Помимо этого в ближайшие два-три года «Патриот» должен преодолеть отставание по части опций: появятся борткомпьютер, камера заднего вида, навигация, многофункциональный руль, круиз-контроль и т. д.

на соответствующую шпильку. Одновременно (!) левой рукой подбираем М10 и накручиваем на соседний болт. В перчатках. На время. Да, и еще резьба может оказаться мелкой.

Рядом так же старается Швецов и коллеги из высшего менеджмента УАЗа. Генеральный директор вовсе не работает на камеру, а выполняет свою же программу: всё руководство завода должно пройти через конвейер, освоить рабочие операции.

Потренировавшись на разных стендах (на них отрабатывается установка

хомутов, работа с гайковертом и прочие подобранные технологами типовые действия), отправляемся на конвейер. Забавно, что мне досталось монтировать рулевой механизм: ровно с такой же операции много лет назад начинал карьеру на ЗИЛе. По соседству Швецов устанавливает детали топливной системы, с другой стороны работает директор НТЦ Евгений Галкин.

Малость взопревшие, собираемся вместе минут через сорок. У рабочих короткий перерыв, у нас впереди совещание. По дороге делимся друг с другом: «Хотел бы я тому конструктору предложить гаечку закручивать, двумя-то пальцами!», «Я пару раз конвейер остановил», «Машины собранные куда пойдут – на отбраковку или аукцион устроим?». Последнее – шутка.

А вообще любопытно. Такая стажировка призвана обучить человека, приспособить его к конвейеру. С высоким начальством ситуация отчасти обратная: в их власти при необходимости приспособить технологию к человеку. Например, я уверен, что вскоре пара-тройка хомутов и гаек будут перенесены. И беруши на конвейер выделят нормальные, а не из кусочков марли. В общем, небесполезное и непоказуемое времяпрепровождение – поработать на сборке машин в компании с Генеральным.

13:00–14:00

СОВЕЩАНИЕ

Тема – модернизация производственной площадки УАЗа и развитие



продуктового семейства «Патриот». Ульяновский завод прирастал площадями постепенно, по мере ввода конкретных производств, и сегодня раскинулся на 320 га – это факт. Столько не нужно – таков вывод. Сейчас проектируется будущий завод на 100 тысяч автомобилей: в конце следующего года войдет в строй эффективное, без излишеств, предприятие на вдвое меньшей площади.

Швецов слушает доклады, большей частью молчит, но по коротким вопросам и репликам видно, сколь хорошо он изучил производство. Например, высказанная им идея красить пикап в сборе с грузовой платформой позволит



БЕЗУПРЕЧНАЯ ЧИСТОТА ДВИГАТЕЛЯ. РАСКРОЙ ХАРАКТЕР СУПЕРКАРА!



Оригинальная система активных мощных компонентов моторного масла Shell Helix Ultra непрерывно очищает двигатель вашего автомобиля от вредных отложений продуктов сгорания, обеспечивая ему дополнительную защиту для работы на полную мощность. Именно поэтому каждый автомобиль Ferrari, сошедший с конвейера, заправляется маслом Shell Helix Ultra. Почувствуй себя за рулем одного из лучших автомобилей в мире!



УВЕРЕН В СЕБЕ – ВЫБИРАЙ SHELL HELIX ULTRA.

Shell
HELIX ULTRA
Моторные масла



Developed with



Реклама. Developed with Scuderia Ferrari – Разработано со «Скудерия Феррари».



ДОСЬЕ

«Патриот» 2014 модельного года – это полтора десятка значимых нововведений. Главное – раздаточная коробка «Даймос» с электронным управлением **(1)**. Вместе с рычагом ушел лишний источник шума в салоне; увеличение передаточного отношения до 2,56 (было 1,95) улучшило тяговые возможности. В прошлом осталось ненадежное сцепление ЗМЗ – завод вернулся к узлу LuK. Пульт управления зеркалами и стеклоподъемниками **(3)** переехал с центрального бокса на подлокотник водительской двери. Цельная обивка крыши избавила от некрасивого шва. Внутреннее зеркало теперь приклеивают к стеклу **(4)**, оно меньше вибрирует и улучшает обзор. Само ветровое стекло может быть с электрообогревом. В комплектации «Лимитед» появились дневные ходовые огни на светодиодах. Наконец, механизм стояночного тормоза теперь размещен у колеса (прежде был трансмиссионный), а его рычаг стал удобнее **(2)**. В одном из ближайших номеров мы планируем сравнить «Патриот» с аналогами, чтобы оценить все эти новшества в действии.



немного расширить узкое место окрасочного комплекса и при необходимости выйти на более высокий темп сборки.

О будущем завода мы еще поговорим с Вадимом Аркадьевичем чуть позже, а сейчас слово берет Галкин, чтобы рассказать о будущем «Патриота». Доклад тем более важен, что всего через пару часов нынешний этап модернизации, «Патриот» 2014-го модельного года, представят журналистам. Так что для Швецова это еще и своеобразный прогон. Глава НТЦ говорит о машинах и 2015-го, и 2016 года – некоторые подробности найдете в подписях к фото, других придется подождать: еще не вся информация открыта.

14:00–15:00

РАЗГОВОР О БУДУЩЕМ

– Вадим Аркадьевич, только что вы провели совещание по перспективам

УАЗа как завода и как автомобиля. Начнем с производства – каким оно будет?

– Наша стратегия – сборочный завод для различных марок. Мы предложим рынку промышленную сборку по технологии CKD (от сварки до конечного продукта. – Ред.). Причем будем работать в своей нише. Рамных машин становится все меньше, но все же они есть у многих производителей – пикапы, SUV... Фирмы не нацелены их самостоятельно локализовать: объемы не те. А вот мы могли бы такую услугу предложить. Кстати, есть предприятия-аналоги – «Магна-Штайр», например.

– Но при этом марка УАЗ остается?

– Да, сборочный завод будет предоставлять услуги как УАЗу, так и другим компаниям. Собственно УАЗ займется дистрибуцией марки и инжинирингом.

Мы рассчитываем выпускать ежегодно 75–80 тысяч УАЗов. Плюс сборка моделей наших партнеров.

– Кто же ими станет?

– Скорее всего, мы объявим об этом на старте проекта в конце года.

– От каких моделей планируете отказаться в ближайшее время?

– Препятствием для старых моделей станут нормы Евро-5. Выпуск «Хантера» постепенно снижается, после 2015-го производить его будет экономически нецелесообразно. У «буханки» жизненный цикл немножко длиннее благодаря ее незаменимости и таким качествам, как проходимость и неприхотливость. По 30 тысяч машин продаем, даже кризис не повлиял. У нас есть подразделение «УАЗ-Спецавтомобили», – продукты, достижения конечной стадии жизненного цикла, будем переносить туда, освобождая

БОЛЬШИЕ СЕМЬИ РУЛЯТ! FIAT FREEMONT



Реклама



Fiat Freemont создан для больших семей. В нем больше пространства, больше комфорта и безопасности для тех, кого вы цените больше всего.



8-800-100-5002

www.fiat.ru

МНЕ НРАВИТСЯ!

Комплектации автомобилей в дилерских центрах могут отличаться от изображения на макете.



конвейер. Но клиентам предложим и лучшие, современные решения. Грузовичок «Карго» – полноценная замена модели 3303.

– **Только собственно «буханке» не находится замены...**

– Американцы достаточно успешно применяют надстройку: на грузовую платформу устанавливают тот или иной модуль. У нас уже есть подобное решение – на платформу «Карго» ставим модуль «скорая помощь». Что касается совсем нового микроавтобуса, его цена по всем расчетам уверенно выйдет за миллион.

Семейство «Патриот», включая пикап, «Карго» с надстройками и собственно SUV, – вот основа нашей работы до конца 2015 года.

– **А дальше?**

– Дальше нужна некая переходная модель. Совсем новый, совсем другой автомобиль марки УАЗ будет восприниматься достаточно сложно. Поэтому нужен мост к нему: возьмем существующий продукт наших партнеров – вседорожник с независимой подвеской, автоматом, гаммой моторов бензин-дизель, сделаем глубокий фейслифтинг и запустим под брендом УАЗ объемом 13–15 тысяч.

– **Параллельно с «Патриотом»?**

– Да. У текущего «Патриота» жизнь впереди еще длинная, поскольку он занимает свою четкую нишу, а впоследствии станет заменой «Хантеру». Недорогой, неприхотливый вездеход. Его мы уверенно доведем до 2020 года, при этом кастомизируем. То есть будем



предлагать не просто стандартный продукт, но автомобиль в том виде, в той комплектации, которая непосредственно нужна клиенту.

– **Переходный продукт приведет к...**

– ...к новому семейству бренда УАЗ, к собственному продукту. Понятно, что у него уже не будет рамы, зависимой подвески... Мы сделаем совершенно новую платформу D-класса, на которой можно строить и вседорожник, и минивэн, и пикап, и – почему нет? – легковой автомобиль. Это перспектива за 2018 год.

– **Ваши конструкторы могут быть спокойны, что их не разгонят?**

– Они сейчас загружены по полной программе, ведь обновления

«Патриота» расписаны на каждый год. Уже в следующем, 2014-м, должны догнать «ХOVER» и «Дастер» по опциям. Двигатель ЗМЗ хорош, но надо поработать над снижением расхода горючего. В дальнейшем будет 2-литровый мотор – с лучшими тяговыми и экономическими показателями...

– **Совсем новый двигатель?**

Или развитие 406-го?

– Конечно, архитектуру мы сохраняем, но делаем большой шаг вперед. Блок остается чугунный, головка новая. Сцепление, понятно, никогда больше сами делать не будем – наелись... В общем, «телега» у нас абсолютно современная. Надо совершенствовать дизайн – уже в следующем году экстерьер изменится, проведем глубокий фейслифтинг.

– **Может, пусть тогда**

«Патриот» и существует себе?

Есть же старожилы вроде «Дефендера» и «Гелендевагена»...

– А никто и не собирается отказываться от «Патриота», просто его одного мало. У нас сейчас «Патриот», потом будет «Патриот» и переходная модель, потом «Патриот» и новая модель. Такая комбинация мне нужна, чтобы поднять бренд.

15:00–15:30

НАД УАЗОМ

Пора присоединяться к коллегам-журналистам, чтобы еще раз пройти вдоль конвейера, теперь уже гостями, побывать на окраске и вновь встретиться с Вадимом Швецовым на официальной презентации «Патриота»-2014.

Но перед этим успеваю задать несколько вопросов буквально в лифте.

– **Вадим Аркадьевич, вы сегодня и директор, и совладелец предприятия – через компанию «Соллерс». Одно другому не мешает?**

– В «Соллерсе» выстроена стратегия всех составных частей холдинга, и только Ульяновский автозавод сильно выделялся из этой когорты. Потеряно много времени, поэтому решил спрямить углы и принимать решения на месте. Верю – делаю, не верю – не делаю. Не собираюсь быть вечным генеральным, – настанет время, придет толковый операционный человек и займется нормальной операционной деятельностью.

– **Но хозяином вы были и остаетесь?**

– Я акционер «Соллерса», а «Соллерс» на 66% владеет Ульяновского автомобильного завода. Я понимаю, как решить его проблемы, знаю, что делать: поднастроим УАЗ и точно хороший проект получится. У меня в этом полная уверенность.

ВЫЕЗЖАЯ НА ПЕРЕЕЗД НА ЗАПРЕЩАЮЩИЙ СИГНАЛ СВЕТОФОРА, ВЫ БЕЗЗАЩИТНЫ



Реклама



ОСТАНОВИТЕСЬ ДО ПЕРЕЕЗДА

РЖД



НА ТЯЖЕЛОМ ТОПЛИВЕ – ЛЕГКО!

Минивэн «Шевроле-Орландо» с двухлитровым дизелем | **Производство** Санкт-Петербург | **В продаже** с марта 2013 г. | **От** 998 000 руб. | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** Александр Батыру

Моя первая встреча с «Орландо» (ЗР, 2012, № 10) состоялась больше года назад. Тогда я испытал единственную доступную модификацию с 1,8-литровым бензиновым атмосферником и остался доволен всем, кроме разгонной динамики, пообещав вернуться к теме в следующем году, когда «Шевроле» предложит покупателям 163-сильную версию с турбодизелем. Пришло время держать слово.

Визуальных отличий от бензиновой версии никаких. Лишь «семинадцатые» колесные диски, характерные для топовой версии LTZ, с большой долей вероятности укажут на то, что под капотом дизель: модификации «Орландо» на тяжелом топливе доступны только в этой комплектации. Минимальная цена такого автомобиля

в 998 000 руб. подкреплена внушительным набором опций: шесть подушек безопасности, климат- и круиз-контроль, подогрев передних сидений и зеркал, датчики света и дождя, а также аудиосистема с шестью динамиками и вполне достойным звучанием. Попавший на тест экземпляр, окрашенный серым металлик (10 000 руб.), с кожаным салоном и мультимедийной системой с навигацией вовсе тянет на 1 068 000 руб. Что же, с недешевой машины – соответствующий спрос!

Внутри хорошо. Широкие, но рельефные кресла радушно принимают в объятия, обшитый кожей мультируль с регулировками по вылету и длине сам ложится в руки, а доставшийся в наследство от «Опеля» 7-дюймовый дисплей мультимедиа

не требует для управления своими функциями такого количества кнопок, как в «Астре», поскольку климат-контролем заведуют привычные и удобные крутилки. Посетую лишь на отсутствие камеры заднего вида, – «Орландо» достаточно крупный автомобиль с неидеальной обзорностью, а задние парктроники хотя и помогают маневрировать, но камеру не заменяют.

Впрочем, вернемся к информационному поводу – мотору. Двухлитровый наддувный дизель работает исключительно в компании 6-ступенчатого автомата, механику для такого «Орландо» не предлагают. Первые впечатления от дуэта двигателя и трансмиссии противоречивые. При нажатии на акселератор машина выдерживает гротескную паузу и нехотя трогается, зато через



⬆ Автомат неплохо выполняет свою работу, но старт излишне груб.

⬆ Интерьер выглядит богато, да и к эргономике серьезных претензий нет.

мгновение внезапно выстреливает, словно из катапульты, призвав все 360 Н·м момента. Неприятно! И пусть к поведению «Шевроле» привыкаешь быстро, поначалу буйный нрав мешает уверенно передвигаться по пробкам. Скорее всего, достаточно лишь слегка перенастроить софт!

В остальном поведение дизельного «Орландо» понравилось. Эластичность двигателя хороша и позволяет со скоростями до 120 км/ч ускоряться резво, даже не задействуя кик-даун. Динамики с лихвой хватает как в городе, так и на трассе, к тому же количество пассажиров в салоне сказывается на ней не ощутимо. По сравнению с рахитичной бензиновой версией – небо и земля! А вот расход топлива примерно такой же – 11 литров в городском цикле.

Что касается подвесок, разницы я не заметил. Дизельный вэн управляется так же предсказуемо, точно следует командам водителя и радуется хорошей плавностью хода на ровном покрытии, слегка встряхивая на разбитом. Помимо прочего в активе «Орландо» полноценный семиместный салон и богатое оснащение. А проблема нехватки динамики бензиновой версии с выходом дизеля оказалась решена. Если цена в миллион с лишним для вас приемлема – берите смело!

ВР



⬆ Регулировки кресел механические, зато с большим диапазоном настроек. С подбором оптимальной посадки проблем не возникнет.

⬆ Шильдик **TURBO DIESEL** на кожухе двигателя – пожалуй, единственная внешняя опознавательная черта дизельного «Орландо».



i Chevrolet Orlando 2.0D

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	4652×1836×1633
Колесная база, мм	2760
Колес спереди/сзади, мм	1584/1588
Объем бака, л	89–1487
Снаряженная/полная масса, кг	1659/2291
Максимальная скорость, км/ч	195
Разгон 0–100 км/ч, с	11
Топливо/запас топлива, л	ДТ/64
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,3/5,7/7,0

ДВИГАТЕЛЬ: дизельный, Р4, 16 клапанов, 2,0 л; 120 кВт/163 л.с. при 3800 об/мин; 360 Н·м при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/упругая балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые, шины – 255/50R17.

КОМПЛЕКТАЦИЯ: LTZ.

ЦЕНА: 1 068 000 руб.



Динамика с дизелем не в пример лучше.



Стоимость не в пример выше, чем у бензиновых версий.

” Дизельный двигатель оставил в прошлом чувство «сердечной недостаточности», избавив «Орландо» от его главного недостатка.

Шины Viatti Brina Nordico |
Производство Россия |
В продаже с января 2013 г. |
От 4500 руб. | **Автор** Сергей Мишин

ДВЕ В ОДНОЙ

В коллекции бренда «Виатти» пополнение – необычная зимняя шина, сочетающая в себе традиционную «шиповку» с мягкой «скандинавкой».

Новорожденную нарекли «Брина Нордико». Первая в своем роде, она объединяет в себе два совершенно разных изделия. Рисунок протектора асимметричен, подобным в зимних шинах могут похвастаться лишь две марки – «Континенталь» и «Кордиант».



⬆ «Брина Нордико» – шипованная и фрикционная шина одновременно.

Внешняя сторона такого протектора обычно проявляет хватку на покрытиях с относительно высоким коэффициентом сцепления, а внутренняя – на более скользких. Но создатели «Виатти-Брина Нордико» пошли еще дальше: в новой покрышке сочетаются элементы шипованной и фрикционной шин.

Средняя часть протектора сделана более эластичной, поскольку шашки испещрены множественными ламелями. В этой части протектора шина – «липучка». Вместе с тем на плечах протектора укрупненные блоки с шипами. Кстати, количество шипов уменьшено в соответствии с новыми требованиями скандинавских стран. Например, в шинах размером 205/55R16, которые мне довелось опробовать, шипов всего 92 – в прежних моделях их было 130. Так что дорога на рынок Скандинавии открыта!

Главная задача новинки – обеспечить уверенное сцепление шины с любой дорогой, будь то асфальт, слякоть, снег или лед. «Брина Нордико» рассчитана на сильные морозы – до 45 градусов. Не боится она и оттепелей, ее можно начинать использовать ранней осенью – и до поздней весны. Верхний предел допустимой температуры – плюс десять.

Широкие продольные и диагональные канавки способствуют активному отводу воды и слякоти из пятна контакта шины с дорогой. Скошенные в плечах наружные шашки тоже увеличивают сопротивление аква- и слэшпленнгу.

Боковина шины благодаря инновационной технологии VRF (Variable Rigidity of Framework) имеет переменную жесткость.

На небольшой скорости боковина сохраняет эластичность, что способствует комфортному преодолению дорожных неровностей. А по мере роста скорости возрастает и жесткость боковины, что положительно сказывается на точности руления и управляемости.

Пробная поездка показала, что шины катятся очень легко. Значит, не обременят высоким расходом топлива. Однако большой舒适ностью, обещанной производителем, «Брина Нордико» не отличается. Плавность хода оставляет желать лучшего, а шум схож с тем, что издают обычные «шиповки».

На обледенелой и покрытой снегом дороге шины позволяют уверенно разгоняться, а главное – легко контролировать момент начала буксования. Машина на «Брина Нордико» хорошо держит курс при движении по заснеженной дороге на высокой скорости, неплохо преодолевает снежные перемены, не пасует в глубоком снегу. На льду покрышки цепко держатся в поворотах.

Производитель обещает новинку в 28 размерах – от бюджетного 175/70R13 до премиально-иномарочного 255/45R18. В любом размере «Брина Нордико» будет иметь скоростной индекс Т (190 км/ч).

№1 в сегменте внедорожников и кроссоверов¹



2



3

**Сверхновый.
Сверхпопулярный.**



HOVER H6⁴

Абсолютный бестселлер на крупнейшем авторынке мира – яркий, динамичный и вместительный кроссовер Great Wall Hover H6 – теперь в России.

от 749 000⁵ руб.

- Отлично оснащенный. Уже в базовой комплектации: фронтальные подушки безопасности (водителя и переднего пассажира), антиблокировочная система с функцией распределения тормозных усилий (ABS + EBD) и система помощи при экстренном торможении, кондиционер, литые диски 17 дюймов, полный электропакет, бортовой компьютер, парковочный радар.
- Мощный. Для Great Wall Hover H6 доступны два типа турбированных двигателей — бензиновый и дизельный.
- Интеллектуальный 4x4. Если городской асфальт сменится деревенским проселком, интеллектуальная система полного привода TOD предотвратит потерю сцепления колес с дорогой.
- Безопасный. Современный жесткий кузов, фронтальные и боковые подушки безопасности, шторки безопасности, система контроля давления в шинах, ISOFIX для крепления детских кресел.



Great Wall

ПРОЙДИТЕ ТЕСТ-ДРАЙВ И ПОЗНАКОМЬТЕСЬ С НОВЫМ ПОКОЛЕНИЕМ HOVER!

Бесплатная информационная линия: **8-800-200-0-199**

www.iritto.ru

¹ По данным статистического агентства China Business Update, последние 10 лет Грейт Уолл является №1 по продажам в сегменте кроссоверов и внедорожников в Китае – самом большом автомобильном рынке мира. ² Участник ралли Дакар 2010-2013. ³ Официальный партнер ралли «Шелковый путь» 2013. ⁴ Грейт Уолл Эйч 6. ⁵ Стоимость указана для версии Great Wall H6 Standard (Стандарт). ⁶ Для считывания закодированной информации используйте сканер штрих-кода, подходящий для операционной системы Вашего мобильного устройства. Реклама. Товар сертифицирован. Обращаем ваше внимание на то, что данные, указанные в настоящей рекламе, носят исключительно информационный характер и ни при каких условиях не являются публичной офертой, определяемой положением Статьи 437 (2) ГК РФ. Для получения подробной информации о комплектации и стоимости автомобилей, условиях гарантийного и сервисного обслуживания, условиях предоставления скидок и подарков, проведения акций, пожалуйста, обращайтесь к менеджерам салонов официальных дилеров.



БЕЗ ВАРИАНТОВ

Универсал на базе хэтчбека «Гольф» седьмого поколения | Производство Германия | В России с начала 2014 г. | Автор Михаил Кулешов



Несмотря на ранний мировой дебют, «Фольксваген-Гольф» стал последним из четверки автомобилей-близнецов на платформе MQB в моем послужном списке. Еще зимой я испытал новейший хэтчбек «Сeat-Леон» (ЗР, 2013, № 2), чуть позже – «Ауди-А3 Спортбек» (ЗР, 2013, № 7), а совсем недавно и универсал «Шкода-Октавия» (ЗР, 2013, № 7). Тем интереснее оценить по горячим следам родственник ему «Гольф Вариант».

КАРТИНУ, КОРЗИНУ, КАРТОНКУ

Пространство, спрятанное за пятой дверью универсала, представляет для меня особый интерес. Наделен ли «Гольф» талантами «Октавии Комби», многоуровневый багажник которой стал гордостью разработчиков? Да! Грузовой отсек «Варианта» получил все основные достоинства «чешки»: органайзер, позволяющий убрать в подполье багажную шторку и выбрать одно из нескольких положений трансформируемого пола; возможность дистанционно сложить спинку заднего сиденья клавишами в багажнике и даже откинуть спинку

переднего кресла для перевозки длинномеров (последнее – опция).

Несмотря на существенную разницу в длине («Гольф» короче «Октавии» на 97 мм), багажник «Варианта» уступает «Комби» лишь пятю литров и демонстрирует один из лучших результатов в классе. А вот запас пространства для ног задних пассажиров ощутимо меньше. Сказывается также укороченная на 51 мм по сравнению с «Октавией» колесная база. При этом назвать «Гольф Вариант» тесным я не могу.

ИЗ ДВУХ ЗОЛ

На момент подготовки статьи подробностей о версиях для российского рынка было немного: предварительно в шоу-румы выкатят универсалы с 1,4-литровым бензиновым двигателем мощностью 122 л.с., а также

одним из дизелей, присутствующих в европейской линейке.

Бензиновый вариант с механической коробкой передач произвел очень хорошее впечатление: приемлемые ходы рычага, отменная четкость включения передач, информативный привод сцепления. Если вам не приходится каждый день стоять в пробках – смело берите такую комбинацию. Сэкономите деньги и перестанете верить в сказки о непременных отказах робота DSG. Да и динамика неплоха. Конечно, об азартной езде речь не идет (а ведь 140-сильная «Октавия Комби» с мотором 1,4 TSI вполне позволяет водителю тешить амбиции), но для повседневных нужд потенциала 122 сил хватит. Заявленные 9,7 секунды в разгоне до сотни подтверждаются субъективно, а настройки шасси вторят силовому агрегату: «Вариант» едет без изюминки, но надежно и предсказуемо – как и подобает семейному универсалу. Разница в сравнении с хэтчбеком? Она незначительна, но все же присутствует: выросшая на 104 кг масса и увеличившаяся на 307 мм длина сделали универсал чуть более валким. Посмотрим, чем отличается 110-сильный дизельный вариант?



Качество изготовления – высокое, ездовые качества – порадуют.



Выбор силовых агрегатов слишком скромный, велик соблазн предпочесть более доступную «Октавию Комби».

Данные производителя

Модель	Volkswagen Golf Variant	
	1.4 TSI	1.6 TDI
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм:	4562/1799/1481/2635	
длина/ширина/высота/база	1549/1520	
колея спереди/сзади	605/1620	
Объем багажника, л	1329 (1350)*	
Снаряженная масса, кг	1395 (1412)	1395 (1412)
Время разгона 0—100 км/ч, с	9,7	11
Максимальная скорость, км/ч	213	196
Расход топлива:	5,3 (5,1)	
смешанный цикл, л/100 км	3,9 (4,0)	
ДВИГАТЕЛЬ	бензиновый	дизельный
Расположение	спереди продольно	
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см³	1395	1598
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	90/122 5000	81/110 3200—4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	200 1500—4000	250 1500—3000
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M6 (DSG7)	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ многорычажная	«Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	205/55R16	

*В скобках — данные для версии с DSG.



➡ Передняя часть интерьера повторяет хэтчбековскую. К материалам отделки, эргономике и качеству изготовления не придраться.

↪ Субъективно пространства на заднем диване меньше, чем в «Октавии Комби», однако тесным «Гольф» не назовут.

Сезонные предложения на весь модельный ряд

GAZ



- **УТИЛИЗАЦИЯ** - скидка **50 000** руб.¹
- Автомобили от **300** руб. в день²
- От **5%** первоначальный взнос³

Реклама

8-800-700-0-747 azgaz.ru

1. При приобретении нового автомобиля «ГАЗ» (любая модификация) в обмен на любой подержанный автомобиль, находящийся в собственности Клиента или Клиент имеет право распоряжаться автомобилем на основании генеральной доверенности не менее 6 месяцев. 2. Расчет произведен на автомобиль ГАЗ-2705-243 (с бензиновым двигателем УМЗ-42164). Стоимость автомобиля 569 500 рублей. Ежедневный платеж по кредиту по данному автомобилю был рассчитан по программе автокредитования банка ВТБ 24 (ЗАО) «Авто ГАЗ в кредит - АвтоСтандарт»: срок кредитования 48 мес, первоначальный взнос 41 % от стоимости автомобиля (233 495 руб.), ставка в кредитном договоре 15% годовых, Клиенту предоставляется специальная цена на автомобиль в рамках действия фирменной кредитной программы. Первый ежемесячный платеж в рамках кредитного договора составит 3807 рублей. Расходы на обслуживание кредита могут отличаться от заявленных при оплате платежей кредита в сторонних организациях за счет взимания комиссии за перевод. Решение о выдаче кредита принимается банком-партнером. Обязательно страхование КАСКО, ВТБ 24 (ЗАО), Генеральная лицензия Банка России №1623. 3. При приобретении автомобиля в лизинг через ООО «Элемент Лизинг». Лизинговая компания может потребовать увеличить размер первоначального взноса после оценки отчетных и бухгалтерских документов предоставленных потенциальным заемщиком. Подробности в офисах ООО «Элемент Лизинг». Период действия Акций - с 01.08.2013. по 30.10.2013. Данная информация действительна на дату публикации и не является публичной офертой, определяемой ст. 437(1) ГК РФ.



На правах рекламы



Несмотря на меньшую мощность, 1,6 TDI с 6-ступенчатой механикой разгоняет автомобиль до сотни за приемлемые 11 секунд, а благодаря большому крутящему моменту фактическая разница в динамике едва ощутима. При выборе между двумя этими двигателями придется исходить исключительно из личных симпатий. Хотите ездить чуть динамичнее – выбирайте бензин. Предпочитаете экономию топлива – дизель. Для того чтобы уложить расход солярки в 5 л на сотню, совсем не обязательно отчаянно экономить. Кстати, расход бензиновой версии в тех же условиях оказался лишь немногим больше – около 5,8 л/100 км. Согласитесь, достойно.

В целом «Вариант» создал очень позитивное настроение. В салонах обеих версий тихо – изоляция от дорожных шумов хороша. Голос дизеля иногда проникает внутрь,

⚙️ Универсал на 307 мм длиннее хэтчбека и на 97 мм короче соплатформенной «Октавии Комби».

🔄 При сложенных задних сиденьях 605 л объема разрастаются до 1620 л. Возможности трансформации и внимание к мелочам произвели впечатление.

но не слишком напрягает громкостью. Не отстает универсал и по количеству опций: можно получить мультимедийную систему с 8-дюймовым тачскрином, камеру заднего вида, аудиосистему «Динаудио» (Dynaudio), отделку кресел алькантарой и целый набор систем активной безопасности – таких как контроль выхода из полосы или распознавание дорожных знаков. Словом, ни о какой аскетичности универсала речь не идет, а качество отделочных материалов тяготеет к премиуму.

Российский дебют новинки должен состояться в начале будущего года. Цены, скорее всего, объявят на пару-тройку месяцев раньше. Логично, что они окажутся выше, чем у хэтчбека, а значит, начальная стоимость 1,4-литровой версии превысит 800 000 рублей. Конечно, можно найти более доступные предложения, однако позиции «Гольфа» традиционно сильны. Автомобиль имеет все шансы на успешный дебют в сегменте универсалов. Особенно если для нас расширит моторную линейку. Ждем? **3P**

“ «Гольф Вариант» поможет концерну «Фольксваген» заполучить тех покупателей, которые по той или иной причине не выберут «Октавию Комби».

❗ КОНКУРЕНТЫ VOLKSWAGEN GOLF VARIANT



SKODA OCTAVIA COMBI

Длина×ширина×высота, мм 4659×1814×1465
Колесная база, мм 2686
Объем багажника, л 610/1740



FORD FOCUS WAGON

Длина×ширина×высота, мм 4556×1823×1505
Колесная база, мм 2650
Объем багажника, л 476/1502



CHEVROLET CRUZE SW

Длина×ширина×высота, мм 4681×1797×1521
Колесная база, мм 2685
Объем багажника, л 500/1478



KIA CEE'D SW

Длина×ширина×высота, мм 4505×1780×1485
Колесная база, мм 2650
Объем багажника, л 528/1642



OPEL ASTRA SPORTS TOURER

Длина×ширина×высота, мм 4698×1819×1535
Колесная база, мм 2685
Объем багажника, л 500/1550

Мощность или экономичность?
Husqvarna. Два в одном!



Компания Husqvarna использует инновационные разработки не только для производства профессионального оборудования. Всеми современными технологическими преимуществами обладает и инструмент для частного пользователя.

Например, бензопила Husqvarna 135.

Инновационный двигатель собственной запатентованной разработки увеличивает крутящий момент, что повышает производительность пиления. Вместе с тем расход топлива снижается и существенно сокращаются вредные выбросы в выхлопе. Легкая, универсальная бензопила для повседневного использования. Облегченный запуск. Прекрасное соотношение "цена/качество".



Адреса дилеров Husqvarna можно узнать на веб-сайте www.хускварна.рф или по телефону информационной горячей линии: 8-800-200-1689*.
Круглосуточно. Звонок бесплатный из любого региона России, кроме мобильной связи.

*1689 - год основания компании Husqvarna


Husqvarna

Авторское право © 2013 Husqvarna AB (publ). Все права защищены. ООО "Хускварна". Продукция сертифицирована. Ремакс.

ВОЕННАЯ КОСТОЧКА

Специальное транспортное средство (СТС) ГАЗ-233014 |
Производство Арзамасский машиностроительный завод |
Автор Сергей Воскресенский | **Фото** Александр Кульнев

ПРИЗЫВНОЙ ПУНКТ

«Тут двое гражданских, и что мне с ними делать? Нет, на территорию автопарка пропустить не могу». Ей-богу, глядя на этих подтянутых людей в форме, чувствуешь себя полным разгильдяем. Вот и суровый дежурный, кажется, неумолим. Но закрутились-таки колесики

многоступенчатой военной машины, подобрел взгляд, появился интерес – и началось нормальное человеческое общение. Служба!

«Тигр» в чем-то такой же – суровый и неприступный. А еще на удивление приземистый и крупный. Это на фотографиях кажется, что он легко впишется в нашу повседневную

жизнь, на самом же деле эта военная машина выполнена по другим стандартам и в другом масштабе: мощная рама, бронекорпус, стекла соответствующей толщины и степени защиты. А ко всему этому бэтээровские мосты с дифференциалами повышенного трения и торсионные подвески. Шутка ли, шесть тонн защищенного по всем правилам живого (то бишь снаряженного) веса, поставленного на модные нынче 18-дюймовые колеса! Правда, с оговоркой: шины здесь полнопрофильные и, согласно требованиям заказчика, еще и с регулируемой подкачкой.

Ерничая по поводу слегка поржавевших и явно заждавшихся работы ножовки, топора и лопаты, прищипленных снаружи прямо к броне. Дескать, нарушают они хваленую цветовую целостность армейской униформы. Но быстро умолкаю, когда словно из-под земли появляется шанцевый инструмент, покрашенный неприлично яркой фирменной зеленой краской. Механикам зачет.



В 2007-м, после старта серийного производства на Арзамасском машиностроительном заводе, «Тигр» ГАЗ-233014 принят на службу в ВС России.

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ ПУЛЕМЕТЫ

Узкие прямоугольные бойницы бронестекла и широкие проемы массивных дверей. Просторный верхний люк (сразу понятно, для кого) и бесконечная череда коробок из-под пулеметных лент; кронштейны для крепления бог знает какого еще вооружения. И лишь в дополнение ко всему этому набор из четырех пассажирских... нет, не кресел – скорее, компактных стульчиков, намертво прикрученных к корпусу.

У водителя и командира такие же сидушки, хотя и с регулировками, например продольной. А если вооружиться инструментом, то и угол наклона спинки можно выставить. Душевный трепет определенно есть – за какую рукоятку ни возьмусь, все одинаково кондовые, словно выточенные из цельного куска добротной стали. Причем некоторые еще и с фиксаторами защиты. Попробовал приоткрыть водительское окно – не тут-то было! Сначала целый ритуал последовательных действий. Смирюсь – значит, так положено.



⌚ Строгий, функциональный, до предела выверенный интерьер. Ткань на потолке – кевларовый мат, специальная противоосколочная защита.

⌚ С этого ракурса – и вовсе мирный автомобиль, даже руль регулируется по углу наклона. Военное назначение выдают обилие тумблеров да массивные рукоятки на тяжелой двери.



Перед водителем обилие кнопок и тумблеров. Есть непривычные – скажем, централизованной подкачки шин (режимы ручной и автоматический) и предпускового подогревателя. Естественно, не забыты светомаскировочные хитрости и фара-искатель: ее прямо-таки пистолетная рукоятка торчит из потолка. В остальном все доступно и понятно. Что-то свое – пневмоусилители педалей тормоза и сцепления, что-то заимствовано у гражданских грузовиков – подрулевые переключатели, приборы. Ну а главенствуют в данной композиции, пожалуй, три основных рычага – раздаточной коробки, 5-ступенчатой коробки передач и стояночного тормоза. С последним точно не промахнешься ввиду его боевого расположения.

ОХОТА НА БЕЗДОРОЖЬЕ

«Ты там газани как следует, чтобы с места поэффектней», – командует по рации фотограф. Ему невдомек, что

«Тигр» не просто большой бронированный вседорожник. Военная машина требует навыка, и даже с ним 205 сил дизельного «Камминса» не рванут, а стронут эту машину.

За время разгона успеваешь оценить легкость и информативность педали сцепления и неплохой крутящий момент отзывчивого мотора, почувствовать жесткую, но очень внятную в плане переключений коробку передач, хорошенько покрутить рулем, поначалу никак не вписываясь в нужные радиусы. А потом, победно взглянув на спидометр, удивиться стрелке, лишь слегка перешагнувшей... 30 км/ч.

Нет, резкостей он определенно не любит, да еще на грунтовых дорожках армейского полигона. Тут, как ни старайся, все заканчивается третьей передачей, на которой «Тигр» почти не разгоняется, а лишь поддерживает заданный темп. У водителя на выбор два варианта. Первый – двигаться,





«Камминс В-205» – одна из трех версий дизельного мотора, устанавливаемого на «Тигр». Для новейшего «Тигра-М» предусмотрен отечественный турбодизель производства ЯМЗ.

Вид снизу.



не разбирая дороги. Тогда на грунтах постепенно можно добраться и до восьмидесяти. Крепкие, энергоемкие подвески это позволяют. Вариант второй – обтекать неровности, беречь машину и экипаж. В этом случае едет не очень быстро и иногда без желаемого запаса тяги.

Воспользуюсь раздаточной коробкой (на нашей машине она работала безупречно) и включу пониженную. В этом случае «силовая» первая передача становится почти ненужной, зато остальной диапазон коробки передач теперь вполне рабочий и до 60–70 км/ч очень даже боевой.

БРОСОК НА ДОБЫЧУ

Самое удивительное, что «Тигр» не воспринимается неповоротливым. Душным – да. Система вентиляции

несовершенна, в броне на солнце очень жарко! В остальном я постепенно осваиваю правила общения с тяжелой машиной, она становится понятной и по-своему даже напористой. Задумчивые реакции на поворот руля? А может, надо активнее им работать?

И вот «Тигр» уже послушно мчит в нужном направлении. Оказывается, он способен грациозно реагировать на команды водителя; а между делом под колесами исчезают канавы, ямищи, вывороченные кем-то корни деревьев! Подвески, поначалу казавшиеся не слишком комфортными, в этих условиях заработали как по нотам, старательно защищая находящегося внутри.

Бездорожье? Мечты о непролазных после дождей танковых колеях, в которых, по замыслу фотографа, ну просто необходимо утонуть, материализовались

СТС «Тигр»

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	5700×2400×2400
Колесная база, мм	3300
Колея спереди и сзади, мм	1840
Дорожный просвет/глубина преодолеваемого брода, мм	400/1200
Радиус поворота, м	10
Снаряженная масса, кг	6000
Максимальная скорость, км/ч	125
Топливо/запас топлива, л	ДТ/68 + 68
Контрольный расход топлива, л/100 км	15

ДВИГАТЕЛЬ: Cummins B 205, дизельный, Р6, 5,9 л; 151 кВт/205 л.с. при 2500 об/мин; 705 Н·м при 1500 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная, с раздаточной коробкой, дифференциалами повышенного трения в мостах и блокируемым межосевым дифференциалом; М5.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – торсионные, на поперечных рычагах; рулевое управление – винт-шариковая гайка, с гидроусилителем; тормоза – барабанные; шины – 12,0–18.

”

СТС «Тигр» создавали как некий ответ «Хаммеру», с учетом опыта использования армейской версии военными США. Результат: прост в управлении, крепок, надежен и обладает широчайшим спектром возможностей.





Мужские ценности возвращаются



от 555 900 ₽*

www.tiggo.chery.ru

TIGGO **

ИНФОРМАЦИОННАЯ ЛИНИЯ
8-800-555-999-8
ЗВОНОК ПО РОССИИ БЕСПЛАТНЫЙ

ПРОГРАММА ЭКСТРЕННОЙ
ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ
«CHERY – ПОМОЩЬ В ПУТИ»



5 ЛЕТ ГАРАНТИИ
ИЛИ 150 000 КМ
ПРОБЕГА

* Рекомендованная розничная цена на автомобили в комплектации TG-FL13C-2WD.
Подробности у официальных дилеров CHERY. Компания ЗАО «ЧЕРИ АВТОМОБИЛИ РУС»
оставляет за собой право на внесение изменений в условия предложения.
** Тигго.

Официальный сайт www.chery.ru



⚙ На размерах дверей в «Тигре» не сэкономили, даже нетренированные гражданские впрыгивают туда на раз.

🔥 Рядом с пулеметными коробками вторая печка. Зимой, говорят, в «Тигре» тепло. Ну а рифленая площадка под ногами – для пулеметчиков (верхний люк рассчитан на двоих).



в виде заброшенного капонира с отвесными стенками почти метровой высоты. Сначала пробный заезд – там, где помельче.

Обязательная, с характерным блямсом, блокировка межосевого дифференциала, диагональное вывешивание, а потом... Перед глазами сначала земля, затем небо, вой мотора (вот где пригодилась первая пониженная!), хруст межколесных самоблоков. Раскачивающаяся, как на качелях, махина из всех сил карабкается вперед, сползает вбок, в сторону большей глубины, – грунт-то мягкий. Досталось «Тигру», пожалуй, даже больше, чем в предполагавшейся сценарием грязи. Глох, не выдерживая нагрузок, мотор, закусывало гидроусилитель

руля. Но выбрались, хотя попотеть пришлось изрядно.

ГРАЖДАНСКАЯ ПОЗИЦИЯ

Пулеметы «Корд», ПКМ, «Печенег», гранатометы РПГ-22, -26, ПЗРК «Игла»... В обычной жизни я далек от этого, поэтому даже не буду пытаться изображать знатока воинской специфики. Лучше про сам автомобиль, благо он не просто понравился, а удивил, хорошенько встряхнул в памяти подзабытые ощущения.

«Тигр» заставил по-другому взглянуть на армейскую технику. И дело не только в том, что он такой массивный и тяжелый. Скорее настоящий, без бутафорской «мускулатуры» и пафосной

атрибутики. Да, в нем бывает очень душно, иногда шумно, не всегда кажутся идеальными тормоза, работающие по принципу «включено/выключено», мешает неважная обзорность. Да и сидишь на водительском стульчике далеко не так, как хотелось бы. Но зато можно, не раздумывая, ухнуть с обрыва метровой высоты или, не сбрасывая скорость, войти в поворот, весь изрытый ямами и колеями, и, самое главное, безупречно выйти из него к намеченной цели. Это ли не главное требование к военной машине?

Так что совсем не зря на службу России уже начали поступать и другие, обновленные «тигры» с индексом М, а также их модификации.

ЭР

🔧 Разработка ГАЗа родом из начала 2000-х. Первые прототипы этой машины показали на полигоне ЦНИИ-21 в Бронницах в 2002 году.



Универсален для различных родов войск, богат модификациями, сбалансирован по ездовым возможностям.



Жаль, не всем гражданским продадут. Да и цена (3–5 млн руб.) кусается.



Innovation
that excites[®]

NISSAN QASHQAI 360. РАСКРОЙ СВОЙ ГОРОД.

Если не получать максимум от каждого путешествия по городу, то зачем вообще садиться за руль? Nissan Qashqai 360 – идеальное воплощение городского стиля, технологий и дерзкого характера. Nissan создает технологии, которые позволяют тебе в полной мере раскрыть город: благодаря системе Nissan Connect ты без труда составишь актуальные маршруты, найдешь самые интересные места, а соединение через Bluetooth[®] даст возможность с легкостью использовать функции твоего мобильного телефона. Система кругового обзора наблюдает за каждым маневром автомобиля с высоты птичьего полета, что позволит тебе припарковаться легко, быстро и безопасно даже в ограниченном пространстве. Nissan Qashqai 360 – технологии раскрывают для тебя город как никогда прежде!

Nissan Connect¹

Система кругового
обзора

Панорамная
стеклянная крыша²



НА СПЕЦИАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ³

от 0%⁴ NISSAN FINANCE

Служба поддержки клиентов ☎ 8 800 200 59 90

www.nissan.ru



¹ Nissan Connect – многофункциональная мультимедийная навигационная система. ² Перечисленные опции входят не во все комплектации. ³ Предложение ограничено. Подробности у официальных дилеров. ⁴ Разница в стоимости кредита по указанной ставке и по ставке 7% в кредитном договоре компенсируется соразмерным снижением цены на автомобиль. Кредит предоставляется ЗАО ЮниКредит Банк в рамках объявленной государственной программы льготного автокредитования. Услуги страхования по программе «Защищенный кредит» предоставляются ЗАО «АЛИКО». Предложение не является офертой, действительно до 31.10.2013 для автомобилей Nissan Qashqai 2012/2013 года выпуска (в комплектациях стоимостью до 750 тыс. руб. включительно). Сумма кредита: от 100 тыс. до 637,5 тыс. руб. Прочие условия договора: валюта – рубли РФ; первоначальный взнос – от 15% стоимости автомобиля; срок кредита – 1 год; заемщик оплачивает КАСКО от ущерба, хищения и угона; кредит погашается ежемесячно равными (аннуитетными) платежами; неустойка – 0,5% в день от суммы просроченной задолженности. Условия и тарифы могут быть изменены в одностороннем порядке. Дополнительная информация: 8-800-700-2006 (звонок по РФ бесплатный) или на www.nissan.ru. * Инновации, которые восхищают. На правах рекламы.

АДАПТИВНЫЙ

Обновление самого популярного седана Volvo |
Производство Швеция | **В продаже** с лета 2013 г. |
От 1 099 000 руб. | **Автор** Вадим Никишев

Торможение, двойное нажатие на левый подрулевой лепесток – и красный седан мощно замедляется перед хитрым поворотом с двойным апексом. Попробуем пройти быстрее! Автомобиль припадает на внешние колеса, но потом срывается в скольжение и выходит из виража боком. Зима, «Лансер Эво»? Лето, «Нижегородское кольцо» – и обновленный среднеразмерный седан «Вольво-S60»!

Рядная поперечная турбо-«шестерка» мощностью 304 л.с., 6-ступенчатый автомат, полный привод с «Халдексом» – хорошо знакомый по прошлым тестам набор. Новизна – в фейслифтинге и расширенном наборе

опций. Внешность освежили, поменяв бампер с интегрированной радиаторной решеткой – теперь все ее элементы стали матовыми, эмблему укрупнили, а в нижних уголках появились ходовые огни. Сзади изменения не столь радикальны: на всех «шестидесятках» подретушированная светодиодная оптика, а самую быструю версию «R-Дизайн» по-прежнему выделяет диффузор, по краям которого – новые патрубки выхлопа. Хвостик липспойлера на крышке багажника стал чуть рельефнее, но это заметят совсем уж преданные фанаты марки.

Теперь каждый S60 можно укомплектовать спортивными сиденьями – такие входят в штатное



⬆ В салоне появились новые варианты отделки, руль с подогревом и лепестками переключения передач и новая комбинация приборов.





На правах рекламы

⚙️ Приборный щиток теперь такой же, как на «Вольво-S40». Дисплей позволяет выбрать один из трех режимов отображения основной информации (на фото – классический *Elegance*).

🏎️ Спортивные сиденья, которыми по умолчанию комплектуется версия «R-Дизайн», теперь можно заказать на любой «Вольво-S60».



” Адаптивный свет, адаптивный круиз-контроль, адаптивный автомат... Новый S60 еще ловчее подстраивается под владельца, не слишком навязывая ему свои ограничения.

оснащение версии «R-Дизайн». Хороши! Но, в отличие от кресел конкурентов, они так и не позволяют регулировать длину подушки и лишены вентиляции.

Эргономика на высоте: можно сесть с вытянутыми ногами, «натянув» на себя удобный руль. Зимой владельцы оценят нововведение – подогрев обода, а сейчас, на автодроме, интереснее пощелкать лепестками,

Volvo S60 T6 R-Design

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	4635×1825×1484
Колесная база, мм	2776
Колея спереди/сзади, мм	1578/1575
Объем багажника, л	380
Снаряженная/полная масса, кг	1752/2220
Время разгона 0–100 км/ч, с	5,9
Максимальная скорость, км/ч	250
Топливо/запас топлива, л	A95/67,5
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	9,9

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, P6, 24 клапана, 3,0 л; 224 кВт/304 л.с. при 5600 об/мин; 440 Н·м при 2100–4200 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; A6.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые; шины – 235/40R19.

которых раньше не было. Следить за оборотами проще в спортивном режиме электронного щитка приборов. Да-да, теперь тут нет аналоговых шкал – комбинация аналогична той, что на «Вольво-V40».

В стандартном режиме *Elegance* с синей подсветкой крупное блюдце спидометра обнимают ползунки тахометра и указателя температуры охлаждающей жидкости. В формате *Eco* цвет меняется на успокаивающий зеленый, и это единственная «экологичная» фишка: на S60 по-прежнему нет ни системы «старт-стоп», ни функции отключения цилиндров, которая позволяет конкурентам экономить топливо. Но самый приятный глазу активного водителя режим – *Performance*. В нем главенствующее место занимает круглая шкала оборотов, внутри которой пляшут цифры скорости: 100, 120, 150...

Пора тормозить – впереди закрученный улиткой поворот «Нижгородского кольца». Поразиительно: тормоза тяжелого (1725 кг с водителем и полубаком топлива) седана держатся уже четвертый круг! Педаль мягкая и длинная, но ее ход не меняется,

Как снизить износ двигателя в холодное время ?

До 80% износа двигателя происходит во время холодных запусков.

Для снижения износа важно, чтобы моторное масло как можно быстрее поступило к трущимся деталям и обеспечило их надлежащее смазывание. Поэтому смазочный материал должен обладать хорошей текучестью при низких температурах. Моторные масла **TOTAL** разрабатываются с учетом этого требования. Наибольшей текучестью обладают масла топливосберегающей линейки.

Например, в гамме моторных масел для легковых автомобилей **TOTAL QUARTZ** есть моторное масло **QUARTZ 9000 FUTURE NFC 5W-30**, обеспечивающее легкий пуск при низких температурах и очень высокую степень защиты деталей двигателя от изнашивания. Усредненное значение температуры замерзания данного масла: –39°C.

Товар сертифицирован. Реклама.



Подбор масла по марке авто:
www.total-lub.ru



TOTAL



⬆ В отличие от значительно переработанного передка, сзади изменения не столь заметны: более рельефный спойлер, светодиодные фонари да другие наконечники выхлопа.

а тормозной путь остается стабильным. И только пышущие жаром механизмы – несмотря на 3,5 км в остужающем режиме! – выдают немалую нагруженность. Ведь им приходится не только останавливать автомобиль, но и помогать в поворотах: стабилизация тут полностью не отключается.

Еще зимой мы отметили великолепную работу электронной системы – она не душит мотор при намеке на скольжение, а позволяет помести хвостом. Тормоза при этом выборочно прикусывают колеса, имитируя блокировки дифференциала, и «Вольво-S60» послушно выполняет



Отличный баланс автомобиля, высокий уровень активной безопасности, эффектный дизайн.

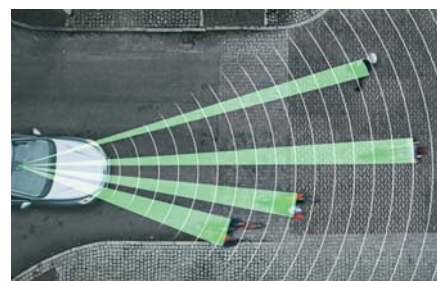


Тесный задний диван, отсутствие запаски.

команды водителя. Конечно, подвески – компромисс между плавностью хода и спортивностью. Но какой удачный! На дорогах общего пользования жест-

кими кажутся не они, а низкопрофильная резина на 19-дюймовых дисках. Зато на автодроме крены умеренные, не пугающие, но позволяющие почувствовать предел.

Итак, даже самый спортивный «Вольво-S60» по-прежнему подкупает хорошим потребительским балансом и приятным скандинавским дизайном – при этом стал выглядеть современнее и расширил список систем безопасности. **3P**

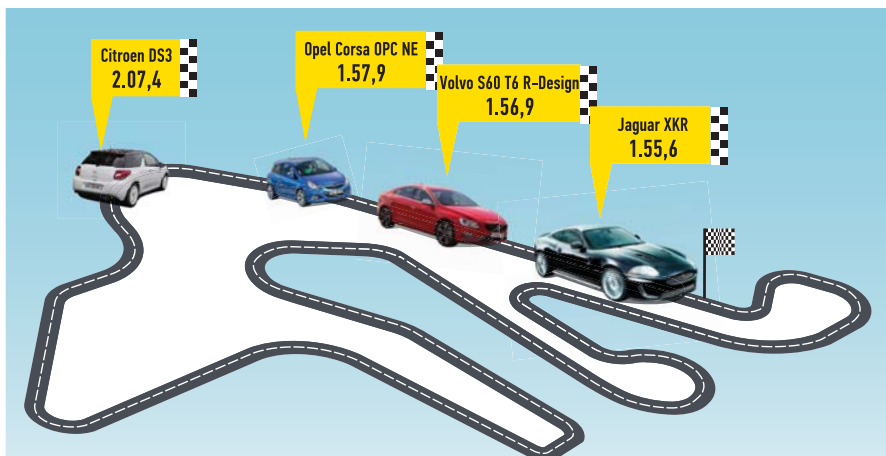
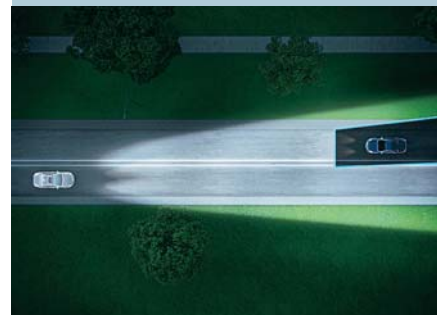


БЕЗОПАСЕН, КАК «ВОЛЬВО»

В новом S60 модернизированы уже знакомые системы активной безопасности и появились новинки. Из известных – система «сити сейфти» (City Safety), которая теперь действует на скорости до 50 км/ч: предупреждает отвлекшегося водителя об опасности столкновения и применяет автоматическое торможение, если он бездействует.

Технология обнаружения пешеходов и велосипедистов – новинка. Если датчик распознает опасность наезда, «Вольво» приступит к экстренному замедлению. При движении назад радары по периметру бампера предупредят о движущихся в поперечном направлении машинах. Эти же датчики задействованы в системе мониторинга слепых зон BLIS (ранее о помехах узнавали камеры в корпусах наружных зеркал).

Если водитель отвлекся от дороги и проморгал знак ограничения скорости, его распознает камера системы RSI и выведет соответствующее значение на панель приборов. И, пожалуй, самая актуальная опция – активные фары, за которые не жалко доплатить 40 000 рублей. Они не только самостоятельно переключаются с ближнего на дальний и наоборот, но и играют световым пучком так, чтобы не слепить других водителей и при этом максимально эффективно освещать дорогу.



⬆ Мы протестировали немало машин на «Нижегородском кольце». Насколько уверенно чувствует себя спортседан «Вольво-S60» в компании горячих хэтчбеков и купе «гран туризмо», можно понять из схемы трассы и результатов на круге, которые показали участники тестов.

Протестированы в экстремальных условиях.

Новые контейнерные пылесосы
Bosch самые мощные. И тихие*.



*Среди контейнерных пылесосов Bosch. Пылесос BGS 52530 торговой марки Bosch реализует в России ООО «БСХ Бытовая техника». Реклама. Товар сертифицирован.



Новые контейнерные пылесосы Bosch протестированы в экстремальных условиях, поэтому они сочетают в себе невероятно высокую мощность с низким уровнем шума. Пылесосы с контейнером прослужат вам долгие годы и избавят от дополнительных затрат на покупку расходных материалов. Убедитесь сами! www.пыли.net



BOSCH

Разработано для жизни

Строительная
линейка Scania |
Производство
Санкт-Петербург,
Россия,
и Сёдертелье,
Швеция |
В продаже
с 2013 г. | **Автор**
Максим Сергеев

ВЕЗЕМ ПЕСОК, КИРПИЧ И ПЛИТЫ



Активность в строительном бизнесе побудила всех производителей устремиться в сектор тяжелых полноприводных грузовиков. «Вольво», МАН, «Мерседес-Бенц» продвигают на рынок модели, специально разработанные для самых тяжелых условий эксплуатации.

«Скания» называет свои строительные модели «Офф-роуд». В Европе эту серию презентовали в 2011 году, а нынче представили в России.

ПРИМЕТЫ КЛАНА

Главное внешнее отличие нового ряда – волевая челюсть стального бампера, вынесенная на 135 мм вперед. При этом углы въезда, съезда и рампы получились по 25°. По этому показателю можно с натяжкой отнести машину к вседорожникам, если к тому же отказаться от переднего противоподкатного бруса.



Самосвал Scania P440 CB8x4EHZ

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Кузов	стальной, с обогревом выхлопными газами
Объем кузова, м³	20
Грузоподъемность, кг	33 000
Полная масса, кг	50 000
Емкость топливного бака, л	500
Толщина лонжеронов рамы, мм	9,5 + 8 (усилители)

ДВИГАТЕЛЬ: Scania D13 102 (Евро-4); 324 кВт/440 л.с. при 1900 об/мин; 2300 Н·м при 1100–1300 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:

КП – GR905, 12 передач прямого хода + 2 понижающие.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: колесная формула – 8×4, блокировки дифференциалов задних мостов; подвески – рессорные, передняя со стабилизатором поперечной устойчивости.

На правах рекламы



KAMAZ

УСПЕЙ КУПИТЬ ДЕШЕВЛЕ!



- Мощный и экономичный 428-сильный двигатель Daimler OM457LA (Евро-5)
- Комфортабельная кабина с двумя спальными местами
- Гипоидный мост
- Современные электронные системы (EBS, ESP, ECAS, ASR)
- Ресурс автомобиля 1 млн. км



KAMAZ - 5490

*Предложение действует до 31.10.2013

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru



Весь товар сертифицирован. Реклама. Не является официальной офертой.



➡ Роль ступеньки выполняет решетка радиатора. Чтобы влезать на нее, можно заказать складную лесенку.

➡ Дополнительная ступенька закреплена на листе резины, имеет три степени свободы и не ломается при боковых нагрузках.



➡ Две передние ведущие оси – поворотные. Благодаря крупному стабилизатору поперечной устойчивости крены в поворотах небольшие.

➡ Сокращение времени погрузки повышает эффективность. «Сканию» можно загружать и трехкубовыми ковшами.



➡ На тяжелой технике «Скания» интервалы прохождения ТО определяют не показания одометра, а счетчик моточасов.

➡ Управление внедорожными режимами выведено на поворотный переключатель, расположенный на передней панели справа от руля.

Многие производители гордятся тем, что на их строительных моделях палец буксирного устройства рассчитан на тяговое усилие в 25 тонн, но «Скания» пошла дальше и обещает, что ее буксирное устройство выдержит 35 тонн!

Во избежание неожиданностей, а их немало на стройплощадке, вся светотехника спрятана за стальными решетками и отнесена от бампера так, что при легком столкновении страдает только бампер. Но и его повредить довольно сложно, поскольку он крепится прямо к раме и обладает завидной прочностью.

За бампером – стальная защита двигателя, мощные лонжероны рамы и полноприводная трансмиссия с возможностью последовательной блокировки всех мостов.

ЧТО СПРЯТАНО ОТ ГЛАЗ

Внутренние изменения не такие кардинальные, но не менее важные. Естественно, самое пристальное внимание уделили трансмиссии. С особой гордостью шведы представили автоматизированную коробку «Оптикруз» (Opticruise), дополненную внедорожным режимом. В нем система старается как можно реже размыкать диски сцепления, чтобы избежать разрыва передачи крутящего момента и потери тяги.

Для тяжелых условий есть режим повышенной мощности, особенно актуальный на затяжных подъемах. При включении этого режима система держит двигатель в тонусе, постоянно подтыкая пониженные передачи и не давая ему скатиться с пика мощности. Ну и нормальный режим, когда в движении поддерживаются обороты максимального крутящего момента.

По заявлениям разработчиков «Скании», от аналогичных агрегатов других фирм «Оптикруз» выгодно отличается множеством интеллектуальных функций, среди которых есть положение маневрирования, работающее на самых малых скоростях, и автоматический режим «раскачка», позволяющий отследить пробуксовку ведущих колес.

ХОРОШЕЙ ПОСАДКИ

Чтобы там ни говорили иные производители, в эргономике водительского места конкурировать со «Сканией» трудно. Скажем, никто больше не предлагает таких гигантских диапазонов регулировки руля и сиденья. Можно по-легковому опустить кресло и завалить руль – очень комфортно, особенно при езде на дальние расстояния. Но для строительной площадки больше подходит вертикальная посадка: обзор лучше и легче баранку крутить. Настроить сиденье с рулем под прямую спину можно без особых



На правах рекламы

➡ На слабонесущих грунтах хорошо показала себя автоматизированная коробка передач «Оптика» с внедорожным режимом.

➡ Рядные 6-цилиндровые двигатели «Скания» у нас любят за выносливость и простоту обслуживания – головки цилиндров отдельные.

➡ Эффективность ретардера оценил в конце затяжного спуска – рабочими тормозами можно не пользоваться.



УСПЕЙ КУПИТЬ ДЕШЕВЛЕ!



- Грузоподъемность автомобиля 11,6 т
- Вместительная бортовая платформа (длина, ширина, высота), мм: 6648 x 2470 x 730
- Грузовой момент КМУ 13,5 тм
- Грузоподъемность КМУ, кг:
 - на максимальном вылете - 1660
 - максимальная - 6160
- Вылет, м:
 - минимальный - 2,15
 - максимальный - 8,0
- Экономичный двигатель Cummins Евро-4 с системой SCR мощностью 300 л.с.



KAMAZ-65117 с КМУ FASSI F 155A.0.22

*Предложение действует до 31.10.2013

KAMAZ

8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru



Весь товар сертифицирован. Реклама. Не является официальной офертой

усилий, причем для водителя любого роста и комплекции.

На дополнительную панель справа от руля выведено управление механизмом блокировки дифференциалов, регулятор тягового усилия и система перераспределения нагрузки между осями задней тележки – всё под рукой и очень удобно. Информация с этой панели отображается на центральном дисплее комбинации приборов – можно отследить текущее состояние каждой оси. На этом отличия от привычной многим эксплуатационникам кабины серии G заканчиваются.

ПОЕХАЛИ СТРОИТЬ

Пускаю двигатель и правым подрулевым переключателем, который управляет «Оптикрузом», выбираю режим движения. Такое удачное решение сейчас активно копируют на новых моделях другие европейские производители. Кстати, кроме чисто автоматических режимов есть еще и ручное управление, при котором выбирать передачи можно самостоятельно.

Отпускаю ручник, и машина сама плавно трогается. Разгон: смена передач практически незаметна. На песчаных дорожках полигона со спусками и подъемами главную партию исполняет новый ретардер, специально разработанный для бездорожья. Так же как и дорожная модель, для торможения он использует жидкость из охлаждающей системы двигателя. Тормозной момент на нем подняли с 3500 до 4100 Н·м, передаточное число внутренней передачи увеличили с 3,04 до 3,26. Инженерам «Скании» удалось добиться максимальной эффективности на очень низких оборотах (600–1050 об/мин) и повысить эффективность по сравнению с дорожной моделью на 17–25%. На практике это означает, что на педаль тормоза можно не давить даже на скользких покрытиях и с полной нагрузкой – разве что когда необходимо остановиться.

РАДИ ОТЕЧЕСТВА

Все современные помощники «Скании», несомненно, хороши, но наши перевозчики предпочитают брать минимум опций. И такой грузовик тоже показали: четырехосный самосвал «Скания-P420 8×4», собранный на заводе под Санкт-Петербургом.

В нем все просто. Механическая 9-ступенчатая КП, большой кузов и добротная, без изысков, кабина. Мне этот самосвал понравился больше других: грамотно настроенное шасси и отсутствие электронных помощников позволяют почувствовать все нюансы поведения груженой машины на извилистых дорогах полигона.

Радиус разворота для четырехосной машины удивительно мал. Машины конкурентов на таком пятачке развернуться могут далеко не всегда. В городских стройках – преимущество. На сухом асфальте информативность рулевого управления такова, что ощущения – словно едешь на легкой машине. И, несмотря на полную загрузку, можно даже проходить повороты на большой скорости. Прибавить сюда отменную тягу 420-сильного двигателя, позволяющую не выпадать из нервного городского потока, соотнести все характеристики с относительно низкой ценой... Будь я владельцем транспортной компании, уже попросил бы счет на оплату.

Судя по тому, что производственные мощности завода под Санкт-Петербургом практически полностью загружены именно такими самосвалами, не я один пришел к такому выводу.

БОЛЬШОЙ БРАТ

Полноприводные – одни из самых востребованных на просторах России, что неудивительно при нашем качестве дорог, осенне-весенней распутице и ограничениях нагрузки на ось. Но до недавнего времени большегрузные самосвалы к нам не поставляли. Причина – запредельная цена. Однако ситуация меняется: первый карьерный самосвал «Скания 8×8» уже полгода работает на коломненском цементном заводе корпорации «Холсим». Уникальный полноприводный автомобиль спроектировали специально для работы в карьерах как альтернативу сочлененным самосвалам. Полугодовые испытания доказали экономическую эффективность такого решения.

Мне удалось опробовать машину в карьере. Естественно, она имеет все признаки линейки: трехсекционный стальной бампер, мощную металлическую защиту двигателя и трансмиссии, защищенную светотехнику. Конфигурация машины демонстрирует предпочтения отечественных перевозчиков: просторная кабина серии G с кондиционером, полный привод, шведский кузов, двигатель мощностью 440 л.с. и 14-ступенчатая механическая коробка передач. «Скания 8×8» способна забираться по 30-градусному склону с полной загрузкой в 50 тонн.

Все четыре оси ведущие, с блокировками межосевых дифференциалов. Передние две оси поворотные, поэтому радиус разворота немногим больше, чем у трехосных самосвалов. А вот грузоподъемность гораздо больше. Полноприводные самосвалы «Скания» способны тащить до 32 тонн груза по карьере.



Рабочее место водителя «Скании». Немного найдется машин с таким комфортом и эргономикой.



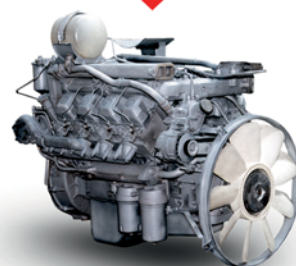
Коробка может быть автоматизированной («Оптикруз») или механической. В первом случае управление выводится на правый подрулевой переключатель.





МАЛЕНЬКИЕ ДЕТАЛИ ИГРАЮТ БОЛЬШУЮ РОЛЬ

ПОКУПАЙТЕ ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ
ТОЛЬКО У ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ ОАО «КАМАЗ»



На правах рекламы

⬇ Фамильные черты «Скании Офф-роуд» – выпяченный на 135 мм трехсекционный стальной бампер и защищенная светотехника.



”

Новый ряд «Скании» еще лучше приспособлен для строительных площадок. Если раствор или кирпич не завезут вовремя, то никак не по вине надежных шведских машин.

KAMAZ

callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru

8-800-555-00-99



ВРЕМЕНАМИ СИЛЬНО ЗАНЯТ

Новый тип полного привода «парт-тайм» на автомобилях семейства «Соболь» | **Производство** «Группа ГАЗ» |
В продаже с осени 2013 г. | **От** 539 500 руб. |
Автор Вячеслав Субботин | **Фото** Алексей Беляев и «Группа ГАЗ»

Всем хорош «Соболь 4x4»: недорогой, проходимость хороша, а в сравнении с ульяновской «буханкой» – просто роскошный. Однако есть в его конструкции элемент, отпугивающий немалую часть потребителей, – постоянный полный привод, «фулл-тайм» (full-time). Раздаточная коробка вместе с передним редуктором и карданными валами слишком сильно завывают и вибрируют на высокой скорости.

Два года назад конструкторы решили побороть недуг и стали шлифовать зубья шестерен раздаточной коробки. Ввели 100-процентный контроль виброшумовых характеристик подшипников. Раздатки стали работать тише, однако до идеала все равно было далеко. И вот тогда заводчане пошли на кардинальные меры. В объединенном инженерном центре ГАЗа

закипела работа над новой полноприводной трансмиссией типа «парт-тайм» (part-time) с подключаемым передним мостом – вместо варианта «фулл-тайм», постоянного привода на все колеса.

Чтобы не потерять главный рыночный козырь – невысокую себестоимость, конструкторов попросили максимально унифицировать новую раздатку с серийным узлом. В результате она сохранила четырехвальную схему с постоянным зацеплением шестерен, в которой отсутствует прямая передача (передаточное отношение первой ступени – 1,07, а вторая ступень увеличивает крутящий момент в 1,87 раза).

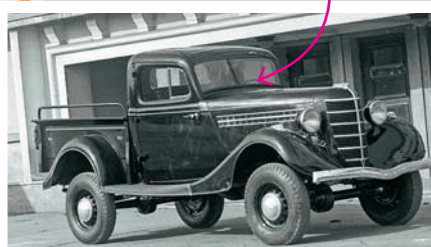
Вместо корпуса межосевого дифференциала с сателлитами к шестерне дифференциала теперь привернута специальная переходная втулка. С валом привода заднего моста эта втулка



Инженерной школе полного привода на ГАЗе уже семь с половиной десятков лет. Каких только вездеходов не проектировали здесь за эти годы! Чтобы рассказать обо всех, не хватит и целого журнала. Пройдемся лишь по самым легким машинам.

★ ГАЗ-61

Первый легкий полноприводник – ГАЗ-61 – создал конструктор Виталий



Грачев на базе «эмки» в 1939-м. Крутящего момента рядной «шестерки» ГАЗ-11 было достаточно, чтобы обойтись четырьмя ступенями коробки передач от полуторки без дополнительной пониженной передачи в раздатке. В приводе передних колес использовали ШРУСы! Опытные образцы собирали с кузовами фэзтон (модель 61-40), седан (61-73) и пикап с цельнометаллической кабиной (61-415). В мелкосерийное производство в 1941 году успели попасть лишь седан да упрощенный пикап 61-416 с открытой кабиной. Всего до конца войны сделали около 200 машин.

★ ГАЗ-64

В начале 1941 года Виталий Грачев разработал компактный армейский внедорожник ГАЗ-64 с оригинальной рамой и упрощенным открытым

кузовом. Машину оснастили 4-цилиндровым двигателем М-1 и той же



трансмиссией, что у ГАЗ-61. В ней отсутствовал лишь промежуточный карданный вал между КП и раздаткой. С августа 1941-го до апреля 1943 года изготовили 671 экземпляр ГАЗ-64. Шасси «шестидесят четвертого» послужило основой легкого броневика БА-64.



★ ГАЗ-67

В 1943 году ГАЗ-64 доработали: расширили колеи ведущих мостов с 1206 до 1446 мм (мосты от ГАЗ-61) и приспособили к ним кузов. Машина под индексом ГАЗ-67 продержалась на конвейере вплоть до августа 1953 года. Тираж без малого



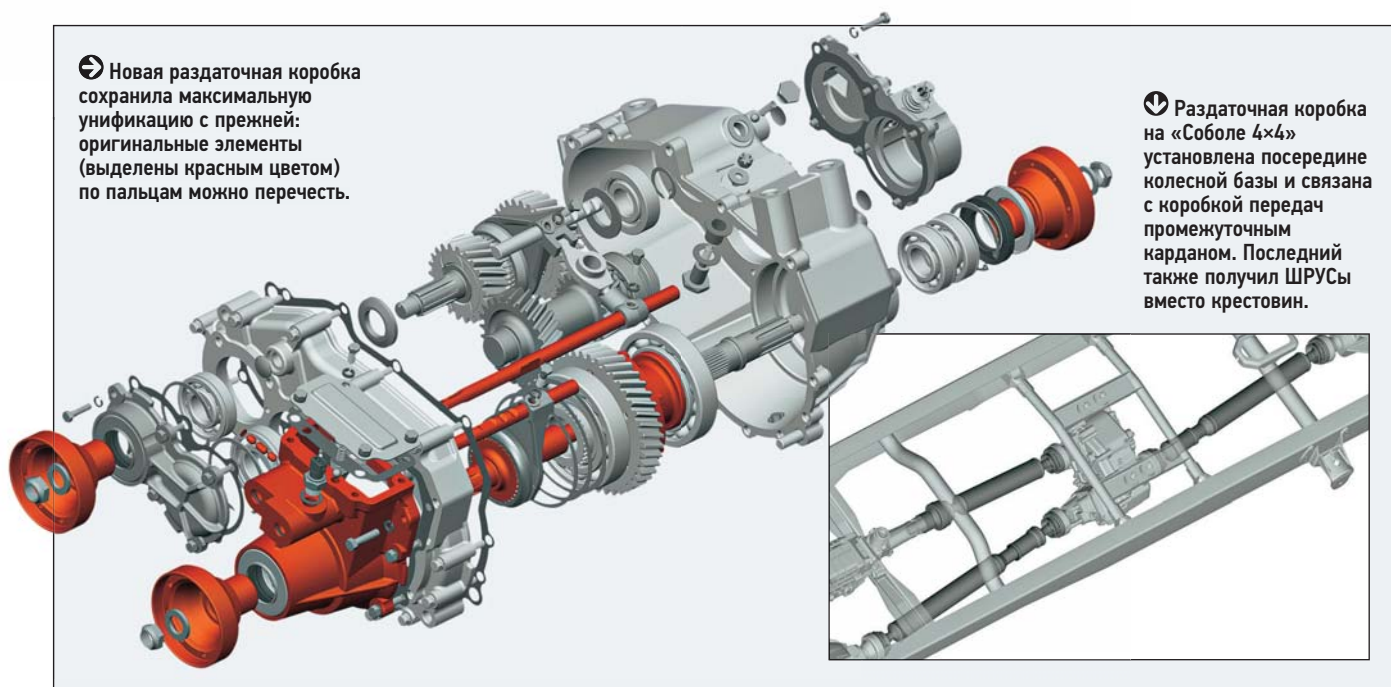
93 000 штук. На базе ГАЗ-67 выпускали броневедомоцикл БА-64Б и амфибию ГАЗ-011.

★ ГАЗ-69

Новую страницу в истории горьковских вездеходов открыл ГАЗ-69, разработанный под руководством Григория Вассермана в 1950-м и освоенный в 1953-м. Он получил 52-сильный двигатель и 3-ступенчатую коробку передач от «Победы». Четырехвальную раздатку со встроенным демультипликатором и муфтой отключения переднего моста разработали с чистого листа. Как и у сегодняшних «соборей», ее монтировали отдельно от КП. Передаточные числа – 1,15 и 2,78. Наряду с базовой моделью выпускали более комфортабельный пятиместный ГАЗ-69А и амфибию ГАЗ-46. В 1956 году



производство «шестидесятых девятых» перевели полностью на УАЗ. Там их делали вплоть до 1973 года. За два десятилетия силами обоих заводов выпустили 634 000 таких «газиков».



➔ Новая раздаточная коробка сохранила максимальную унификацию с прежней: оригинальные элементы (выделены красным цветом) по пальцам можно пересчитать.

⌚ Раздаточная коробка на «Соболе 4x4» установлена посередине колесной базы и связана с коробкой передач промежуточным карданом. Последний также получил ШРУСы вместо крестовин.

постоянно соединена шлицами, а вот вал переднего моста подключается к ней через зубчатую муфту. Еще в раздатке пришлось заменить штоки обеих вилок. Таким образом, в новой раздаточной коробке удалось сохранить все прежние корпусные детали, кроме передней крышки механизма управления.

В дополнение к раздатке «парт-тайм» разработали новые карданные валы со ШРУСами вместо крестовин. Они лучше центрируются в схеме и почти избавлены от шумов и вибраций.

Оценить преимущества трансмиссии с новыми карданами в полной мере смогут только владельцы «соболей» с пассажирскими и грузопассажирскими кузовами. У бортовых грузовиков и трехместных фургонов шарниры

на валах, ведущих к мостам, прежние. Раздатка у них находится вне кабины, а потому и шума в салоне изначально меньше. Так считают заводчане, но я с ними не согласен.

ПОЛЕВЫЕ РАБОТЫ

Прыгаю в новенький «Соболь»-«парт-тайм». Внутри ничего не изменилось: те же три рычага в полу, знакомая контрольная лампа трансмиссии на щитке приборов. Но функции у них разные. Лампа сигнализирует не о заблокированном дифференциале, а об активации переднего моста. А рычаг, включавший блокировку, теперь подключает передний мост.

Тягловитый дизель «Камминс» бодро разгоняет машину, а я вслушиваюсь в шумы трансмиссии: 60, 80,

100 км/ч – тихо. Раньше на этом рубеже я обрывал разговоры с попутчиками: шум заглушал беседу. Теперь можем продолжать спор о преимуществах и недостатках схем «фулл-» и «парт-тайм». Нет и намека на былой раздаточный зуд даже на ста двадцати.

Съезжаем с асфальта на песчаный пригорок. Быстро утратив инерцию, машина начала зарываться, выбрасывая из-под задних колес фонтанчики песка. Толкну от себя левый рычаг раздатки. С непривычной легкостью подключается передок – и «Соболь» легко взбирается и на этот холм, и на все последующие.

Лишь когда колеса погрузились в песок едва ли не по ступицы, впервые решил прибегнуть к пониженной передаче в раздатке (ее можно

★ ГАЗ-М72

В 1954 году Григорий Вассерман примерил трансмиссию от ГАЗ-69 к усиленному кузову «Победы». Так на свет появился легковой вседорожник



М-72. Машину серийно выпускали с 1955 по 1958 год, суммарный тираж – около 4700 штук. В семействе ГАЗ-21, пришедшем на смену «Победе», места полноприводнику уже не нашлось.

★ ГАЗ-М73

Еще один легкий внедорожник конструкции Вассермана – М-73 образца 1955 года – на конвейер не попал, однако послужил прототипом полноприводного «Москвича» 410-й модели. Сделали два опытных образца – с кузовами пикап и купе. Оба оснастили 35-сильным двигателем



и 3-ступенчатой коробкой передач от «Москвича-402». Ведущие мосты и раздаточная коробка выполнены по образцу ГАЗ-69.

FORD TRANSIT¹

Когда, как не сейчас?

Реклама



**Очень выгодное предложение
до конца 2013 года:
экономия до 140 000 рублей!²**

А также новые условия по ПРОГРАММЕ FORD CREDIT 10,9%*

¹ ТРАНЗИТ. ² Специальное предложение действительно на всей территории РФ с 16.08.2013 по 31.12.2013 при покупке автомобиля Ford Transit в модификациях: фургон 260 SWB, фургон 300 SWB FWD, фургон 300 LWB FWD, фургон 350 LWB, фургон 350 MWB, полуфургоны DCiV (все модификации), шасси с кабиной 300 SWB FWD, комби, автобус M1. Подробности – на сайте www.ford.ru и у официальных дилеров Ford.

* За счет предоставления специальной цены на автомобиль расходы на его приобретение по данной программе сопоставимы с расходами по кредиту по ставке банка-партнера. Сроки действия и условия программы: www.ford.ru, 8 800 200 22 66 (звонок бесплатный). ** Движение вперед.

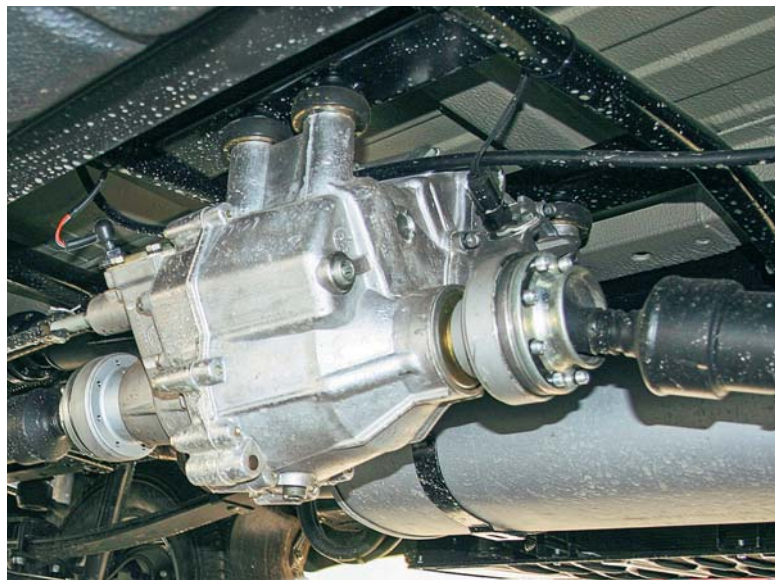


Go Further**



➔ Форма и расположение трансмиссионных рычагов не претерпели изменений, обновилось лишь содержание информационной наклейки.

➔ Раздатку с отключаемым передним мостом для микроавтобусов и комби комплектуют фланцами под карданные валы со ШРУСами. Машины же с постоянным полным приводом оснащают карданными валами с крестовинами.



использовать, только подключив передний привод). А ведь в запасе еще задняя межколесная блокировка «Итон». Уже год как ею штатно оснащают все полноприводные «соболы» и «газели». Добавим сюда большой дорожный просвет и маленькие свесы – с таким арсеналом «Соболь 4x4» даст фору иным маститым вседорожникам!

ДЛЯ МЕНЯ

Система постоянного полного привода никуда не делась: выпуск машин с трансмиссиями «фулл-тайм» и «парт-тайм» идет параллельно. И это правильно: у каждой схемы есть свои почитатели. Прежняя предпочтительнее для автомобилистов, путешествующих

по бездорожью чаще, чем по асфальту. Подключаемый полный привод адресован тем, кто в основном колесит по асфальту, но иногда суется туда, куда Макар телят не гонял. Такой вариант как раз для меня. Нужно проехать комфортно тысячи полторы км по магистрали и потом уверенно преодолеть 500 метров грязи прямо до кромки воды.

Оба типа полного привода оценены одинаково: любой «Соболь 4x4» дорожке заднеприводного собрата с аналогичным кузовом ровно на 52 000 рублей. В сегменте легкого коммерческого транспорта такое предложение по-прежнему самое привлекательное.

ТО ЛИ ЕЩЕ БУДЕТ

Уже не первый год на ГАЗе экспериментируют с передним ведущим мостом новой конструкции – со ШРУСами вместо карданных шарниров неравных угловых скоростей. Их внедрение поможет полностью избавиться от неравномерного движения колес при больших углах поворота. На «Соболе 4x4» эта мелкая особенность ярко заметна при развороте.

Новый мост, вероятнее всего, дозреет к моменту постановки на конвейер «Газели-Некст 4x4». Но еще раньше на «газелях» и «соболях» могут появиться кнопки управления раздаточной коробкой вместо рычагов: испытания электрифицированных раздаток идут полным ходом.

ЗР

★ ГАЗ-24-95

В 1974 году по разовому кремлевскому заказу на заводе изготовили партию из пяти полноприводных «волг» ГАЗ-24-95 (ведущий конструктор Леопольд Кальмансон); одну из них отправили в охотничье хозяйство «Завидово» Леониду Ильичу



Брежневу. Раздатку, позаимствованную у УАЗ-469, разместили в середине колесной базы, отдельно от коробки передач. Передний мост скопировали из перевернутого заднего редуктора ГАЗ-24 с узовскими поворотными кулаками и ШРУСами. Главные передачи обоих мостов получили кулачковые дифференциалы.

★ ГАЗ-3105

«Волга» ГАЗ-3105 (ведущий конструктор Сергей Батянов) стала единственным автомобилем ГАЗа, в котором полный привод применили не ради повышения проходимости, а с целью обеспечить достойные параметры управляемости на скользких дорогах. Первый опытный образец построили в 1987 году. V-образная бензиновая



«восьмерка» объемом 3,4 л (170 л.с.) установлена перед осью передних колес. Двухвальная 5-ступенчатая коробка передач объединена с передним редуктором и блокируемым симметричным межосевым дифференциалом. До 1996 года собрали 79 экземпляров ГАЗ-3105, включая 24 опытных образца.

В БОРЬБЕ ЗА ПРИБЫЛЬ ПОБЕЖДАЕТ FIAT DUCATO

Fiat и
EXPO
MILANO 2015

Реклама.



от 839 000 руб.*

**НИЗКАЯ СТОИМОСТЬ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
НА ЗАЩИТЕ ВАШЕГО БЮДЖЕТА**

FIAT DUCATO ПОМОЖЕТ СДЕЛАТЬ ВАШ БИЗНЕС ЕЩЕ БОЛЕЕ РЕНТАБЕЛЬНЫМ, Т.К. ТЕПЕРЬ
СТОИМОСТЬ НА ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ФИКСИРОВАНА ПО ВСЕЙ РОССИИ
СОСТАВЛЯЕТ ОТ 7550 РУБ. (2 ТАРИФНАЯ ЗОНА) И 8 000 РУБ. (1 ТАРИФНАЯ ЗОНА)

Подробнее: в салонах официальных дилеров FIAT, на сайте www.fiatprofessional.ru
и по телефону горячей линии 8 800 100 50 02



PROFESSIONAL

ЛИЗИНГ 0 % УДОРОЖАНИЯ**

ФАКТЫ ГОВОРЯТ ЗА СЕБЯ

* Цена на автомобиль Ducato maxi chassis s/c LWB 3,5 t без надстройки.

** Срок лизинга 12 месяцев, аванс от 10% (от цены автомобиля по договору купли-продажи с НДС). Расчёт приведён в рублях и с выкупным платежом 3% от цены автомобиля по договору купли-продажи с НДС. Данное предложение носит исключительно информационный характер и ни при каких условиях не является публичной офертой, определяемой положениями Ст. 437 (2) ГК РФ. ЗАО «Европлан», ОГРН1027700085380. ЕВРОПЛАН ©



ЗА ЯВНЫМ ПРЕИМУЩЕСТВОМ

Nokian HKPL Truck E, HKPL Truck F, Hakka Truck 861 | Производство Испания | Базовые модели в продаже с августа 2008 г. и с осени 2009 г. соответственно | От 23 660, 25 200 и 23 840 руб. соответственно | Автор Сергей Мишин

ЧЕМ ВЫБИТЬ ПРОБКУ?

Волею судеб первый день прошлой зимы ваш покорный слуга встретил в дорожной пробке, растянувшейся от Твери в сторону Питера аж на 200 км. Одна из официальных версий четырехдневного дорожного коллапса – отсутствие зимней резины на автопоездах, которые не могли двигаться в условиях снегопада.

О том, как ведет себя легковой автомобиль на заснеженной или обледенелой дороге, имеет представление каждый, кому доводилось ездить зимой. А насколько хуже держатся за дорогу в аналогичных условиях грузовики и тяжеленные автопоезда? Ответ я смог получить на показательных тестах шинной компании «Нокиан» близ популярного городка Ивало. Собственно,

журналистов ведущих европейских изданий собрали, чтобы показать разницу в поведении тяжелой техники, обутой в зимние шины и во всесезонные. Именно на всесезонке проводит зиму значительная часть большегрузов, хотя в России немалая их часть зимует и вовсе на летней резине.

БОЛЬШАЯ РАЗНИЦА

Мороз и солнце, день чудесный! Утром «всего» минус 27°, днем на солнце воздух прогрелся до минус 20°. На дороге укатанный снег. Точно такое же покрытие и на дорожке полигона, где проводили замеры тормозного пути разной техники со скорости 70 км/ч до полной остановки. Весь транспорт, участвующий в сравнительных тестах, – современный, с тормозными системами, оснащенными АБС.

Там, где легковой «Шкоде» для полной остановки потребовалось 68 м, трехосному 50-местному автобусу «Скания» с полутора десятками журналистов на борту – уже 112 метров. Увеличение более чем в полтора раза, разница в длине тормозного пути свыше 65%.

Автопоезд – тягач «Скания-R 480» с полуприцепом «Кроне-SDP 27» общей массой 37 т – на зимних шинах уложился в 121 метр. Разница с легковушкой почти 80%. Точно такой же «Скании» с таким же трехосным полуприцепом той же массы, но на всесезонных шинах для полной остановки понадобилось 148 метров. Разница со «Шкодой» более чем в два раза!

ОБУВКА ДЛЯ АВТОПОЕЗДА

Сравним тормозные пути автопоездов, обутой в разную резину. Они различаются более чем на 20%, причем в точке остановки первого второй имел скорость 35 км/ч, или около 10 м/с.

Помните формулу кинетической энергии? Половина массы, умноженной на скорость во второй степени.

Результаты показательного теста

Транспортное средство	Легковой автомобиль «Шкода-Октавия»	Междугородний автобус «Скания-Тулинг»	Автопоезд, тягач «Скания-R 480» (4×2), трехосный полуприцеп «Кроне-SDR 27»	Автопоезд, тягач «Скания-R 480» (4×2), трехосный полуприцеп «Кроне-SDR 27»
Шины	«Нокиан-Хаккапелита 7»	• передние – «Нокиан-НКПЛ Трак F» • ведущие – «Нокиан-НКПЛ Трак E» • поддерживающие – «Нокиан-Хакка Трак 861»	• передние – «Нокиан-НКПЛ Трак F» • ведущие – «Нокиан-НКПЛ Трак E» • полуприцеп – «Нокиан-Хакка Трак 861»	• передние – «Мишлен-XZA2 Энерджи» • ведущие – «Мишлен-XDE2+» • полуприцеп – «Гудьер-Марафон LHT II»
Тормозной путь на укатанном снегу, 70–0 км/ч, м	67	112	121	148

Тридцать семь тонн, помноженные на 10 в квадрате, пусть даже поделенные пополам, – страшная сила! Остается посмотреть сравнительный заезд этих же автопоездов для оценки эффективности разгона. И здесь разница в пути (41 и 50 м соответственно), потребовавшемся для набора 40 км/ч, превышает 20%.

Не берусь агитировать за обязательное введение зимней резины для грузовиков и автобусов, ведь наши законодатели никак не решатся даже легковушки заставить переобуться. Да и не хватит всей произведенной на свет зимней грузовой резины даже на четверть грузового парка нашего огромного государства. Но тот водитель, которому важно сцепление колес его фуры с дорогой, наверняка найдет для своего автопоезда зимние шины.

Лично для себя я сделал два вывода. Первый – на зимней дороге к грузовикам, автобусам и автопоездам следует относиться гораздо внимательнее, чем к легковушкам. Второй – тяжелая техника наиболее опасна на шинах не по сезону.

Судите сами: в нашем случае разница в тормозном пути двух автопоездов составляет 20%, но это при условии, что «экономист» обут в новую всесезонку. Боюсь подумать, насколько вырастет это различие, если шины изрядно потрепаны, а то и вовсе летние!

3P



В ФИЛЬМЕ СНИМАЛИСЬ

В сравнительных тестах были использованы:

- легковой автомобиль «Шкода-Октавия» на шинах «Нокиан-Хаккапелита 7»;
- междугородний автобус «Скания-Туринг» на зимних шинах «Нокиан-НКPL Трак F» (передняя ось), «НКPL Трак E» (ведущая ось) и «Хакка Трак 861» (поддерживающая ось);
- тягачи «Скания-R 480» с полуприцепами «Кроне-SDP 27» общей массой 37 тонн. Первый автопоезд обут в зимние шины «Нокиан-НКPL Трак F» (передняя ось), «НКPL Трак E» (ведущая ось) и «Хакка Трак 861» (оси полуприцепа). Второй, точно такой же, – в микст среднестатистических всесезонных.

Реклама.

На правах рекламы

**ОТПРАВЛЯЯСЬ
В ДАЛЬНЮЮ ДОРОГУ,
ПОЗАБОТЬТЕСЬ
О ДВИГАТЕЛЕ СВОЕГО
АВТОМОБИЛЯ!**

Поездки на большие расстояния могут привести к увеличению эксплуатационных затрат. Поэтому специалисты «Шелл» разработали линейку моторных масел Shell Rimula для тяжелонагруженных дизельных двигателей, которые позволяют увеличить интервалы замены масла и сократить затраты на смазочные материалы. Если снижение затрат и увеличение производительности играют решающую роль, моторное масло Shell Rimula – это то, что вам нужно.





МОТОРНОЕ МАСЛО, КОТОРОЕ РАБОТАЕТ ВМЕСТЕ С ВАМИ
Shell Rimula



БОРОЗДЫ НЕ ПОРТЯТ?

Парк коммерческих автомобилей анализирует
Игорь Моржаретто.

ГРУЗОВИКИ

На начало 2013 года российский парк грузовых автомобилей (без легких коммерческих машин) составил 3,68 млн единиц. Для нашей страны – мало. При этом доля грузовиков, выпущенных до 1998 года (то есть старше 15 лет), составляет около 68% (!), или почти 2,5 млн шт. По-хорошему, его надо бы обновлять побыстрее – но средства не позволяют.

В отличие от парка легковушек, грузовой – глубоко патристичный: свыше 80% машин (немногим более 3 млн) сделано в СССР или на постсоветском пространстве. Лидер в России – Горьковский автозавод, на долю которого приходится почти четверть (23,2%, или 851,9 тыс. шт.) парка грузовиков. Среди них не только современные «садо», но и немало «шишиг» и прочих «газонов», на которых учились в автошколах еще наши отцы.

Вторую позицию занимает Камский автозавод: каждый пятый грузовик в России – его.

Завод имени Лихачева – флагман советского автопрома, он и сегодня в тройке лидеров нашего автопарка (18%). Но гордиться, пожалуй, нечем, ведь завод уже лет десять практически не работает. По стране раскатывают сотни тысяч «сто тридцатых» и их родственников, сделанных еще в Советском Союзе. Они и новые – то ни надежностью, ни экономичностью не отличались, так что ветеранов продолжают эксплуатировать не от хорошей жизни.



Замена им приходит не спеша: денег маловато. На долю грузовой «большой семерки» («Скания», «Вольво», МАН, «Мерседес», «Рено», «Ивеко» и ДАФ) приходится 10% парка. Грузовые автомобили китайских марок хоть и преобладают на востоке

страны, но пока все вместе занимают в сегменте средних и тяжелых машин лишь 3%.

Сбыт новых грузовиков и автобусов, как и легковых автомобилей, падает. С января по июнь этого года в стране куплено 146,5 тыс. грузовиков – на 12% меньше, чем в первой половине прошлого года. Лучше всего шли отечественные автомобили: 72,1 тыс. шт., или 49,2% рынка. Иномарок российской сборки продано 12,6 тыс. шт. (8,6%), новых и подержанных импортных грузовиков – 57,6 тыс. (39,3%) и 4,2 тыс. шт. (2,9%) соответственно.

АВТОБУСЫ

На 1 января 2013 года в России насчитывалось 389,9 тыс. автобусов, не считая легких машин. Из них примерно 80% – свыше 300 тыс. шт. – собраны на предприятиях СССР, РФ и СНГ (всеми этими заводами прежде ведал Минавтопром Союза ССР).

Безоговорочный лидер – техника, произведенная на Павловском автобусном заводе: около 40% общероссийского парка. Вторую строчку рейтинга сохраняет за собой другой отечественный бренд – КАВЗ. Каждый шестой зарегистрированный в стране автобус сошел с конвейера курганского предприятия. В тройке лидеров еще один российский

производитель – Ликинский автобусный завод (с долей 8,3%). Сегодня все три предприятия входят в мощную «Группу ГАЗ».

Парк автобусов немолод: средний возраст машины четырнадцать с половиной лет. Минпромторг в прошлом году вознамерился было запретить эксплуатацию автобусов старше семи лет, но до реальных шагов дело не дошло: в местных бюджетах и у владельцев региональных автопарков сегодня нет средств, чтобы в одночасье заменить три машины из каждого четырех. А государственную программу стимулирования пообещали, но так и не запустили.

В региональной структуре парка лидирует Центральный округ, где числится 88,1 тыс. автобусов (22,6%). Второе место занимает Приволжский округ с 74,5 тыс., затем идет Сибирский – 69,3 тыс. шт.; парк автобусов каждого из остальных округов составляет менее 50 тыс. машин.

По данным «АСМ-холдинга», с января по июнь 2013 года в России продали 26,9 тыс. автобусов (минус 16% по отношению к первой половине 2012 года), причем наибольшим спросом пользовались отечественные – 17,6 тыс. шт., или 65,4%. Автобусы иностранных марок, собранные в России, значительно уступают им в популярности: 5,7 тыс. шт., или 21,3%. **ЭР**

Парк грузовых автомобилей в РФ на 1 января 2013 года (по данным АА «Автостат»)

Марка	Всего, шт.	Доля, %
ГАЗ	851 879	23,2
КамАЗ	758 662	20,6
ЗИЛ	657 861	17,9
МАЗ	281 442	7,7
«Урал»	177 568	4,8
САЗ	174 076	4,7
«Вольво»	71 249	1,9
КрАЗ	69 646	1,9
МАН	64 970	1,8
«Мицубиси»	59 874	1,6
Прочие	510 167	13,9
Итого	3 677 394	

Парк автобусов в РФ на 1 января 2013 года (по данным АА «Автостат»)

Марка	Всего, шт.	Доля, %
ПАЗ	153 817	39,5
КАВЗ	64 223	16,5
ЛиАЗ	32 371	8,3
ЛАЗ	18 119	4,6
«Хёндэ»	14 962	3,8
«Икарус»	13 369	3,4
«Мерседес-Бенц»	8697	2,2
НефАЗ	7654	2,0
МАЗ	5133	1,3
«Дэу»	4584	1,2
Прочие	66 976	17,2
Итого	389 905	

ГОТОВИМ ПОЧВУ для великих дел



JOHN DEERE

строительная техника | создана в США



СТРЕМЛЕНИЕ К БЕСКОНЕЧНОСТИ

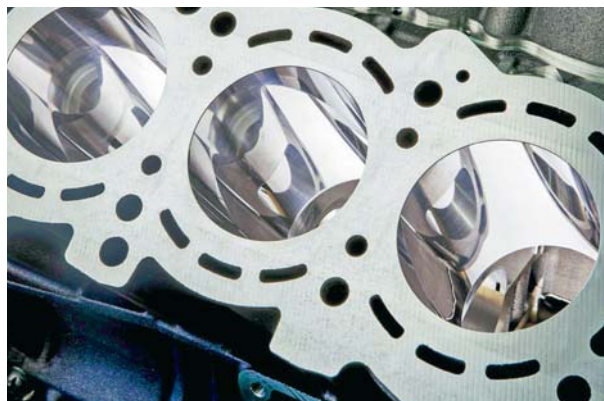
Известный производитель светотехники компания «Хелла» разработала для нового «Ситроена-С4 Пикассо» заднюю оптику с 3D-эффектом. Конструкция состоит из двух модулей, в каждом по паре зеркал, расположенных друг за другом. Причем переднее – полупрозрачное (с одной стороны оно выглядит как обычное зеркало, а с другой – как прозрачное стекло).

По контуру заднего зеркального элемента расположены 15 светодиодов. Свет от них сначала попадает

на переднее зеркало: часть проходит через него, а часть отражается и вновь возвращается на заднее зеркало. Таким образом, человек видит туннель из огоньков: возникает эффект бесконечной пустоты. Он используется в декорировании, но вот в автомобилестроении – впервые. Эффектом бесконечной пустоты наделены габаритные огни и стоп-сигналы «Пикассо». Остальные функции заднего фонаря реализованы более традиционными способами.



ПОКРЫТЬ ЖЕЛЕЗОМ



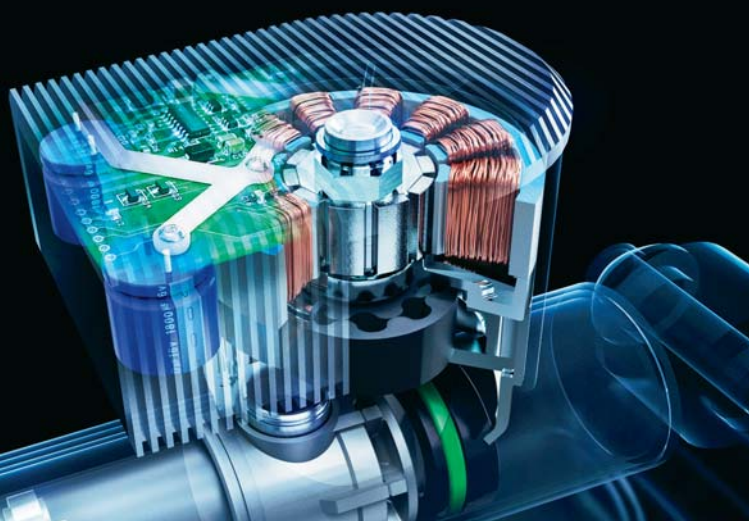
Новую технологию обработки цилиндров алюминиевых блоков двигателей представил «Мерседес». Она получила название «нанослайд» (Nanoslide). На поверхность цилиндров напыляют расплавленные электрической дугой железо и углерод. В результате на алюминии образуется тончайший (0,1–0,15 мм) слой чугуна с микропорами – почти идеально гладкое покрытие, прекрасно удерживающее масло. Оно способно значительно снизить потери на трение и обладает феноменальной износостойкостью. Естественно, новая технология позволяет уменьшить массу, а следовательно, сократить аппетит и выбросы CO₂.

Система рекуперации энергии при торможении активно применяется в гибридных и электрических автомобилях. А почему бы не использовать с толком энергию, которую переводят в тепло амортизаторы? Специалисты ZF и «Левант Пауэр» (Levant Power) предлагают для изменения жесткости демпфирующих элементов использовать электромотор.

На внешней части амортизатора установили дополнительный блок управления, электродвигатель и шестеренчатый насос. Последний под управлением электроники регулирует сопротивление движению масла в амортизаторе, тем самым корректируя его характеристику. Подвеска мгновенно реагирует на изменения положения кузова, практически исключая крены. Более того, тот же электромотор преобразует механическую энергию при работе амортизатора в электрическую.

Такая схема проще и дешевле гидропневматической подвески. Она отлично подходит для электромобилей и подзаряжаемых гибридов, ведь для них лишние ватты выливаются в драгоценные дополнительные метры пути.

НОВОВВЕДЕНИЕ С МОТОРОМ





ТО ЛИ БУС, ТО ЛИ ТРОЛЛЬ

Электробус – гибрид троллейбуса и автобуса. Передвигается на электричестве, однако к проводам постоянно не привязан. Преимущества перед другими видами транспорта налицо, но и недостатков у выпускаемых сегодня

аккумуляторных электробусов хватает: большое время зарядки, малый запас хода, высокая цена, сложности с утилизацией батарей.

Поэтому несколько китайских и американских компаний совместными усилиями создали электробус

«Ультракэп» (Ultracap) на суперконденсаторах. Такой транспорт на 40% дешевле аналога с литиево-ионными батареями из-за более низкой стоимости «хранилища электричества».

Конечно, удельная емкость суперконденсаторов на два порядка ниже, чем у аккумуляторов, зато они не боятся частых зарядов высокими токами. Вдобавок их ресурс около 12 лет, то есть сопоставим со сроком жизни других узлов и агрегатов электробуса.

Для полной зарядки требуется пять минут. Запас хода невелик – всего 8,8 км, но поскольку расстояния между остановками на городских маршрутах значительно меньше, то для подзарядки хватит и полминуты. Происходит это так. Электробус подъезжает к остановке, и вместе с открытием дверей к контактной сети поднимаются токоприемники (найти провода помогает лазерный луч). Конденсаторы будут заряжаться, пока двери не закроются.

Сейчас специалисты работают над новыми суперконденсаторами, которые увеличат запас хода электробусов до 30 км, что сделает их пригодными для пригородных маршрутов.

На правах рекламы

Первая заливка на АВТОВАЗе

С 2011 года поставляется на конвейер АВТОВАЗ в качестве первой заливки для всех производимых моделей. Договор №293089 от 25.11.2011 г.

в 2011 2012 2013.....годах



Продукция компании «ОБНЕНКОСИНТЕС» используется в качестве первой заливки на автомобилях России и стран СНГ.



На предприятии внедрены системы менеджмента качества ISO 9001:2008, система менеджмента качества для авто. промышленности ISO/TS 16949:2009, система экологического менеджмента ISO 14001:2004, система управления охраной труда OHSAS 18001.

АНТИФРИЗ SINTEC



№1 ПО ПОСТАВКАМ
НА АВТОЗАВОДЫ

20 заказов собрала на свой первый суперкар мексиканская фирма «Вюл» (VÜHL). Трековый родстер со стартовой ценой 100 000 долларов оснащен 288-сильным турбомотором «Форд-Экобуст» и разгоняется до сотни за 3,7 секунды.



1000 планшетов с портативными принтерами получат до конца года московские автоинспекторы. Гаджеты помогут в оформлении ДТП, выписывании штрафов и проверке водителей и автомобилей по базам данных.

ДОСТАВЯТ ТРАНЗИТОМ



В начале 2014 года появится новое поколение популярного коммерческого «Форда-Транзит Коннект». Базирующиеся на платформе «Фокуса», эти машины обладают легковым комфортом и маневренностью, при этом способны взвалить на себя до тонны груза. Покупатели выбирают между фургоном и универсалом, с короткой колесной базой и с длинной. Пассажирская версия не разочарует возможностями трансформации салона и вместимостью. Так, если в длиннобаза «Коннекте» сложить заднее и переднее пассажирское сиденья, то уместится 3,4-метровый длинномер. Короткий фургон способен перевезти две стандартные европалеты, а удлиненный вариант предоставляет отсек для груза полезным объемом до 4,4 м³. В списке двигателей два бензиновых «экобуста» мощностью 100 и 150 л.с. и дизель объемом 1,6 л в вариантах 75 и 115 л.с.

БЕСКОНЕЧНОЕ СМЕШЕНИЕ

Облик будущего «Инфинити» гольф-класса и новое направление дизайна демонстрирует стильный Q30. Работая над ним, художники загрузили в миксер купе, хэтчбек и кроссовер, получив в итоге модный межклассовый коктейль. Смешение и в отряде разработчиков: вместе с инженерами «Инфинити» над моделью работали новые партнеры марки – специалисты «Мерседеса», а также чемпион мира в гонках Формулы-1 Себастьян Феттель. Производство стартует в Великобритании в 2015 году.



К КОЛОНКЕ И К РОЗЕТКЕ

Баварский концерн попробовал силы в создании гибрида с возможностью зарядки от электросети. Прототип на базе БМВ-Х5 третьего поколения получил 95-сильный электромотор и блок литиево-ионных батарей. Вседорожник покрывает на электро-тяге до 30 км при ограничении скорости в 120 км/ч. В навигацию добавлены адреса зарядных станций, причем машина сама рассчитает и подскажет водителю, сколько времени займет пополнение энергии на той или иной электрозаправке. В серию гибридный Х5 может пойти через два года.

вседорожный
гибрид
из Баварии

5 моделей китайской марки JAC будет собирать украинская корпорация «Богдан». Две из них – предположительно седан J5 и кроссовер S5 – пойдут на экспорт в Россию.



3150 фотографий делают за 15 секунд 16 камер для контроля окраски кузовов на заводе «Форда». Полученные снимки превращаются в 3D-модель, на которой видны все огрехи.

ПЕРЕЗАРЯДИТЬ АВТОМАТ

Концерн ZF открыл в Москве предприятие по ремонту автоматических коробок передач. Коробку, на которую поступил заказ, соберут за один день. Восстановленный агрегат проверяют на нагрузочном стенде, заправляют маслом, программируют блок управления и присваивают индивидуальный номер. Гарантия – 12 месяцев. Расчетная производительность предприятия – 1200 автоматов в год. Ближайшие планы – расширить ассортимент ремонтируемых коробок за счет агрегатов для грузовиков и тепловозов и освоить восстановление рулевых реек для легковых автомобилей, иные из которых по сложности ремонта не уступают автоматам.



На правах рекламы

Правильные грузовики
ISUZU



АКЦИЯ*

Время проведения акции – с 24 июля по 31 октября 2013 г.

*Распространяется на все полнокомплектные автомобили ISUZU с двигателями Евро-3, переданные конечным потребителям в период с 24 июля по 31 октября 2013 года. При условии наличия автомобилей на момент обращения.



Год технического обслуживания без ограничения пробега

Официальные дилеры **ISUZU**

www.isuzu.ru

Москва: ООО «Авто М» (495) 598 57 00; ООО «Компания Автофургон» (495) 974 72 20; ООО «АКС Холдинг» (495) 258 25 29; ООО «Блок АвтоСтарт» 8 800 200 23 51 (бесплатно по России); ООО «МАЗ СТ СЕРВИС» (495) 721 86 48, (495) 797 31 85; ООО «КамТракСервис» (495) 540 52 50; ООО «РАЛЛИ СЕРВИС ПЛЮС» (495) 221 12 99; ООО Группа Компаний «РУСАВТОЦЕНТР» (495) 647 03 02; ООО «КомАвтоТорг» (495) 411 79 54; ООО «ДМ Исудз» (495) 9679424; **Санкт-Петербург:** ООО «АВТОГРАФ» (812) 327 00 00; ООО «ГРУЗОМОБИЛЬ ПИТЕР» 8 800 700 05 00 (бесплатно по России); ООО «Леон КомТранс» (812) 777 45 05; **Рязань:** ООО «АвтоМет» (4912) 92 55 55; **Липецк:** ЗАО «Агрореммаш» (4742) 358 222; **Воронеж:** ООО «ЛАБОРАТОРИЯ ОХРАННЫХ СИСТЕМ» (4731279 75 35; ООО ТСЦ «КомТранс» (473) 276 17 14; **Краснодар:** ЗАО «КубаньГрузСервис» (861) 234 03 36; **Ставрополь:** ИП «Хропаль Виталий Николаевич» (865) 229 82 82, (865) 229 82 83; **Нижний Новгород:** ООО «ТД СОЛЛЕРС НН» (831) 246 77 77; ООО ТД «АГАТ» (831) 279 44 55; ООО «Чайка НН» (831) 229 97 00; **Уфа:** ООО «ВостокКомТранс» 8(347) 246 07 70; **Казань:** ООО «Делфо Ком» (843) 570 75 56, 214 34 68; **Пермь:** ООО «ПермАвтоТрак» (342) 294 29 89; **Тольятти:** ООО «СамараТрансСервис» (848) 261 00 84; **Екатеринбург:** ООО «Автомобильный центр на Маневровой» (343) 27 000 85; **Березовский:** ООО «Исuzu Урал» (343) 344 21 00; **Челябинск:** ООО ТД «СТО Молния» (351) 262 69 85; **Иркутск:** ООО «Арлан Сибирь» (3952) 73 07 40; **Омск:** ООО «ИнтерАвто» (3812) 79 55 12; **Красноярск:** ООО «Камийон» (391) 273 70 66; **Новосибирск:** ООО СТЦ «МАН» (383) 325 35 07; **Барнаул:** ООО «Триал» (3852) 36 09 05; **Набережные Челны:** ООО «ДТА-Центр» (8552) 38 76 76; **Владивосток:** ООО «Восток УАЗ» (423) 234 68 98, 234 69 07; **Хабаровск:** ООО «Строительно-дорожные машины» (4212) 59 06 22; **Улан-Удэ:** «БайкалТрансКом» (3012) 20 43 93.

50 руб., а ночью 30 руб. – введена плата за проезд на участке от 225,6 до 260 км трассы М4 «Дон» на обходе Богородицка. Столько заплатит водитель легкового автомобиля. Для микроавтобусов и небольших грузовиков расценки в полтора раза выше. Бесплатной альтернативой служит прежняя дорога – через город.



5 звезд получили на недавних тестах на безопасность по методике EuroNCAP три модели: «Лексус-IS 300h», «Тойота-Королла» и «Мазда-6». Особенно отличились «Мазда» и «Лексус», заработавшие за защиту взрослых пассажиров более 90%, а детей – 77 и 85% соответственно.

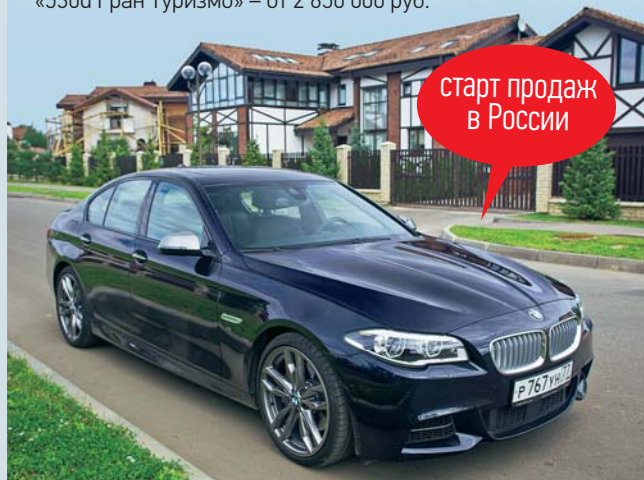
ЭПИЗОДЫ ПЯТОЙ СЕРИИ

В России начинаются продажи обновленного БМВ-5. Изменились практически все внешние элементы, пускай и незначительно. В стандартной комплектации все модели – с головным ксеноновым светом, а как опции доступны светодиодные адаптивные фары. Дополнительно предлагают также динамическую регулировку жесткости амортизаторов, спортивную М-подвеску, а еще активное рулевое управление. Навигационная система «Про-фешнл» получила улучшенное меню и научилась информировать о пробках в режиме реального времени.



Пополнился штат электронных помощников. Система ночного видения распознает и высвечивает лучом очертания на дороге людей и животных. Ассистент при движении в пробках (Traffic Jam Assistant) удерживает автомобиль на нужной полосе, даже если дорога изменяет направление.

Большинство седанов 5-й серии, которые предлагают в России, собраны на калининградском АВТОТОРЕ. Из Германии импортируют модели «Туринг», «Гран Туризмо» и часть полноприводных седанов. Самый доступный трехобъемник 520i стоит от 1 825 000 руб., универсал «528i xDrive Туринг» – от 2 435 000, а базовый «530d Гран Туризмо» – от 2 650 000 руб.



КОШКА НОВОЙ ПОРОДЫ

Европейское законодательство требует, чтобы к 2020 году у каждой марки средний по модельному ряду уровень выбросов CO₂ составлял 95 г/км. Снижению этого показателя активно способствуют гибриды и компактные авто. У «Ягуара» нет ни того ни другого, поэтому компания работает над переднеприводной платформой и скоро выпустит несколько новинок на ее основе. Вероятно, это будут конкуренты мерседесовского «А-класса» и БМВ 1-й серии. Пока же компания сосредоточена на подготовке первого в своей истории кроссовера и преемника «Ягуара Х-Тип».



РАЗДВОЕНИЕ ЛИЧНОСТИ

Кроссовер «Шкода-Йети», как и большинство его соплеменников, не предназначен для бездорожья. Тем не менее чехи рестайлингом автомобиля напомнили о его способности ездить по плохим дорогам. Отныне покупателю доступны две версии: обычная и «Аутдор». Последнюю отличает неокрашенный нижний периметр кузова, иные бамперы и накладки на кузове. Внешность и интерьер оновили в духе «Октавии» и «Рапида». Яркая черта – круглые фары – ушла, зато впервые у «Шкоды» в списке дополнительного оборудования появилась камера заднего вида.



Россия живет чувствами

Нас не пугает расставание — за ним всегда приходит радость встречи.
Томительное ожидание, взрыв эмоций, улыбка близкого человека и нежный взгляд,
в котором видишь то, чем живет каждый из нас.

ОАО «РЖД». Россия живет дорогами

210 мм дорожного просвета при высоте полтора метра – такие пропорции для новых автомобилей закладывает «Ситроен-Кактус». Концепт станет прообразом для нового семейства С, которое появится на свет в 2014 году.



2000 грузовых автомобилей «Тата Дзу» планирует ежегодно выпускать калининградский АВТОТОР. Уже с весны 2014 года на российском заводе будут собирать южнокорейские крупнотоннажные грузовики, седельные тягачи, самосвалы и спецтехнику.

БОЛЬШЕ ДВУХ НЕ СОБИРАТЬ

Компания «Вольво» рассказала о новых двигателях «Драйв-Е». На смену всем 4-, 5- и 6-цилиндровым агрегатам приходит семейство 2-литровых бензиновых и дизельных «четверок» собственной разработки. По предварительным данным, дизели выдают от 120 до 230 л.с., бензиновые развивают 140–306 «лошадей», причем наиболее мощные из них оснащены и турбо-, и механическим нагнетателем. Все моторы сочетаются с 8-ступенчатым автоматом и приспособлены для использования в гибридной силовой установке. Этой осенью первые три версии двигателей появятся на машинах 60-й серии.



СКЛАДНО ПОЛУЧАЕТСЯ

Корейский Институт передовых наук и технологий представил электромобиль «Армадилло-Т». Припарковавшись, он складывается, укорачиваясь с 2,8 до 1,65 м. Задняя часть кузова буквально наплывает на переднюю, а вместо колес машина опирается на небольшие ролики. Если соседние автомобили запрут ваш микрокар на стоянке, не беда: разворачивайте его поперек и начинайте процесс трансформации. Команду на подготовку к езде можно подать и через приложение на смартфоне. Литиево-ионные батареи емкостью 13,6 кВт·ч питают четыре электромотора, по одному на каждое колесо. Возможностей малыша с запасом хватит для езды по городу: на скорости до 60 км/ч он преодолевает 100 км.



БУДИЛЬНИК ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ

По данным «Автодора», усталостью за рулем вызвана каждая пятая серьезная авария. Поэтому на трассе М6 «Каспий» пройдет тестовая эксплуатация специальных «будильников». Двадцать маячков установят на дорожной технике, обслуживающей трассу. На их излучение будут реагировать радар-детекторы, которыми пользуются многие водители. По мнению авторов идеи, сигнал прибора заставит водителя сосредоточиться на дороге.



ГОТОВИМСЯ К ЗИМЕ

ВМЕСТЕ С МЕТРО



Щетка телескопическая
со скребком КОТО

399.00
1 шт.



MOBIL 1 5W50
4Л СИНТ **1629.00**

MOBIL 1 0W40
4Л СИНТ **1749.00**

MOBIL 1 10W60
4Л СИНТ **1449.00**

MOBIL 1 X1 5W30
4Л СИНТ **1599.00**



Компрессор
HYUNDAI HY 60

1599.00
1 шт.

Зимние шины GISLAVED
NORD FROST 5 175/70 R13

1999.00
1 шт.

Зимние шины GISLAVED
NORD FROST 5 185/60 R14

2599.00
1 шт.

Зимние шины GISLAVED
NORD FROST 5 185/65 R14

2699.00
1 шт.

Зимние шины GISLAVED
NORD FROST 5 195/65 R15

2999.00
1 шт.

www.metro-cc.ru

18+ 8-800-700-1077

Предложение действительно с 03.10.13 по 30.10.13. в ТЦ МЕТРО. Наличие товаров в торговых центрах ограничено товарными запасами на складе ООО «МЕТРО Кэш энд Керри». Покупки в МЕТРО осуществляются только держателями карты клиента. Цена в рублях с НДС. РЕКЛАМА.

METRO

ДЕЛО В ДОВЕРИИ



Pirelli Ice Zero

В России с зимы-2013/2014,
16–21 дюйм, цена от 4800 руб.

«Бентли-Флаинг Спур» на гоночном шипе. Управляемость на льду более чем достойная, но, учитывая инерцию тяжелой машины, действовать приходится на опережение.

НОЛЬ С ГВОЗДЯМИ

Флагманская линейка «Пирелли» пополнилась шипованной шиной «Айс Zero». На презентации новинки побывали **Александр Крючков** и **Сергей Мишин**.

Казалось бы, очевидно: для улучшения сцепных свойств на льду желательно максимально увеличить число шипов. Однако их количество ограничено действующими в странах Скандинавии законодательными нормами, которые призваны снизить износ дорожного покрытия. Стремление всем угодить вынуждает шинных инженеров пускаться на различные ухищрения.

Изобретение «Пирелли», появившееся на «Айс Zero», – двойные шипы, которые благодаря своей форме имеют удвоенную поверхность контакта с дорогой по сравнению с обычными. Другое ноу-хау – головка и основание шипа сделаны в форме противонаправленных трапеций, что препятствует его вращению и позволяет сохранить правильную ориентацию.

Кроме того, улучшенный состав резины сохраняет эластичность при температурах выше нуля, что повышает сцепные свойства на сухом и на мокром асфальте. Поскольку «Айс Zero», как и вся «нулевая» линейка «Пирелли», рассчитана на не самые дешевые автомобили, то ее доступные размеры лежат в пределах от 16 до 21 дюйма.

Презентация «Айс Zero» вполне соответствовала статусу шины: тест-драйв

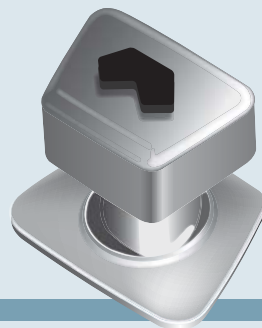
проходил на финском озере, рядом с шале «Рука Пик» на горнолыжном курорте, где располагается зимняя школа спортивного вождения «Бентли». Новинку, правда, испытывали не на автомобилях британской марки, а на «Ауди-А8». Несколько управлений на льду показали: на «Айс Zero» машина успешно разгоняется, тормозит, поворачивает. Насколько успешно? Нужно выяснять в полноценном тесте с участием конкурентов.

За обязательной программой последовала произвольная: журналистов посадили в «бентли», обутые в «Пирелли-Соттодзеро» с 2-миллиметровым гоночным шипом. Мощная полноприводная машина весом больше двух тонн – на льду, вдобавок с правым рулем! И если купе «Континенталь GT» со сравнительно короткой колесной базой реагирует на действия водителя более-менее внятно, то длинный седан «Флаинг Спур» по управляемости похож на марсоход «Кьюриосити»: утром отправляешь команду, вечером ждешь отчет о выполнении. Поэтому точки поворота, в которых нужно поворачивать руль или открывать газ, не чувствуешь, а скорее угадываешь. За день не привыкнешь, а возможности потренироваться здесь недельку, увы, не представилось.



Основные рынки сбыта «Айс Zero»: Россия, Канада, Швеция, Финляндия, Норвегия.

Рабочая часть шипа в форме когтя имеет большую поверхность сцепления со льдом, за счет этого он вгрызается в лед с удвоенной силой.



НОВЫЙ RENAULT KOLEOS ВСЕДОРОЖНОЕ ПРИЗНАНИЕ



ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ СИСТЕМА ПОЛНОГО ПРИВОДА



МОЩНЫЕ ДВИГАТЕЛИ 2,5 И 2,0 Л



КОМФОРТ ПРЕМИУМ-КЛАССА



от 999 000 РУБЛЕЙ¹

¹Рекомендованная цена на версию Expression (Экспрессон) 2,5 МКП6 без учета стоимости окраски металлик. Предложение не является публичной офертой, носит информационный характер и действительно с 01.11.2013 по 30.11.2013. *Управляй переменами. **Качество Renault. Реклама.



Renault рекомендует

DRIVE THE CHANGE*





Реклама

NEXEN **NEXEN TIRE**

Создаёт превосходство на зимней дороге



МОСКОВСКОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО

Акционерного общества «НЕКСЕН ТАЙР КОРПОРЕЙШЕН (Корея),
123610, г. Москва, Краснопресненская наб., д.12, подъезд 3, офис 1902А
Тел. (495) 967 03 80, Факс (495) 967 03 81

www.nexentire.com

WINGUARD ice

WINGUARD
winSpike

WINGUARD
winSpike SUV

ТЕСТЫ

ТРИПТИХ В БЕЛО-КОРИЧНЕВОМ 92

Среднеразмерные седаны:
японский или европейский?

КУРС МОЛОДОГО БОБРА 110

«Тойота-Ленд Крузер Прадо»
и «Джип-Рэнглер»: ползком и вплавь

ЛЕДОКОЛ 118

Шины 205/55R16: 10 «шиповок»

ЧИСЛО ЗВЕРЯ 124

«Ламборгини-Гайярдо» навесил
братца в деревне

ВЫБОРНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ... 132

«Тойота-Венза» против «Ниссана-
Мурано»: новичок не разочаровал

«АИСТ» НА КРЫШЕ 144

Велосипеды снаружи

БОЙЦЫ СОПРОТИВЛЕНИЯ ... 148

Пустые амортизаторы: степень риска

БЕНЗИН В БАГАЖНИКЕ 156

Секреты резервной емкости

ОВОЩИ-ФРУКТЫ 158

«Лада-Калина 2»
на пестром фоне конкурентов

СЕДАНЫ КОМПАКТ-КЛАССА



ЗА РАМКИ!
..... 95, 110, 124, 133, 160

ТРИПТИХ В БЕЛО-КОРИЧНЕВОМ

Тройка самых свежих седанов С-сегмента |
Состав Citroen C4 Sedan, Renault Fluence,
Toyota Corolla | **Автор** Юрий Тимкин |
Фото Георгий Садков





Смотрите на iPad:
сравниваем салоны



Российский рынок очень важен для автопроизводителей – это факт. А как еще объяснить, что у нас предлагают множество моделей, которые не продаются в Западной Европе? Речь не только о лоу-косте, но и о вполне себе респектабельном гольф-классе. «Рено-Флюэнс», «Ситроен-С4 Седан», а также новейшая «Тойота-Королла» в Старом Свете почти не встречаются. А у нас – пожалуйста! Эти три модели достаточно популярны и имеют все шансы

занять лидирующие позиции в сегменте.

ТРОЙКА АКСЕЛЕРАТОВ

Как же быстро меняются устои! Еще недавно длина седанов гольф-класса не превышала 4,4 м. Теперь таких размеров в этом сегменте и не встретишь. За отметку 4,5 м они успешно перешли, а некоторые (в том числе наши герои) вытянулись более чем на 4,6 м. Неудивительно, что смотрятся они по-взрослому.

Особенно статным получился «Ситроен»: высокий в холке, с солидной радиаторной решеткой. Главная же его «фишка» – вогнутое заднее стекло (оптический обман, на самом деле оно почти плоское). Мелочь, конечно, но какая стильная! Необычный зелено-коричневый цвет тоже добавляет «двум шевронам» шарма. Смотришь на С4 и понимаешь, почему мировой столицей моды считается Париж.

Недавний рестайлинг превратил внешне заурядный и незапомина-



+ 20 фото



ющийся «Флюэнс» в яркий и самобытный автомобиль, – благодаря новому фейсу его в потоке теперь ни с чем не перепутаешь. Стильная внешность!

Однако и «Королла» не промах. В последнем поколении она изрядно подросла, вытеснив из модельной гаммы «Авенсис». Но главное даже не размеры, а дизайн – легкий, стремительный, запоминающийся; тойотовский бестселлер никогда еще не был таким привлекательным. Под стать и качество сборки – не зря японцы

гордятся, что в этой модели довели кузовные зазоры до 4 мм против принятых за норму в этом классе пяти. И двери тут закрываются полегче, нежели у «французов».

Что касается салона, самое сильное впечатление произвел опять-таки «Ситроен». По виду – самый презентабельный: нарядный дизайн, приятная отделка. Как водится у «двух шевронов», хватает и необычностей.

Например, на приборной доске стрелка есть только у спидометра

(для остальных приборов использованы цифровые ползунки). Цвет шкал можно менять по своему усмотрению, выбирая из полудюжины предлагаемых вариантов. Руль удивляет на редкость пухлой ступицей с тьмой клавиш и переключателей, а его обод приплюснут в нижней части, хотя вместо этого я предпочел бы приливы в местах хвата.

А еще не отказался бы от ниши для смартфона. Зато тут есть обогрев ветрового стекла.



На пухлой ступице слишком много кнопок – с ходу и не разберешься.

⬆️ С солидным дизайном, высоким качеством отделочных материалов – здесь понимаешь, за что заплатил 853 тысячи.



⬆️ Цвет циферок, а также подсветки шкал можно менять по собственному усмотрению.

⬇️ Навигатор упрекнуть не в чем. Достойная система.



Дисплейчики климат-контроля сильно бликуют на солнце. Чтобы разглядеть показания, приходилось затенять их ладонью.



⬇️ «Фишка» сидроеновских седанов – плоское заднее стекло.

⬇️ Проем багажника у C4 самый большой. И только здесь петли прикрыты кожухами.



i Citroen C4 Sedan

В Калуге выпускается с этой весны, а в Китае производство модели стартовало более года назад. Французы сделали на седан C4 большую ставку: именно ему надлежит стать самым популярным «Ситроеном» в России.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, атмосферные или с турбонаддувом, 1,6 л (115–150 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая, автоматическая 4- или 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Dynamique, Tendence, Exclusive, Exclusive+.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 579 000–853 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, турбо, 150 л.с., 6-ступенчатый автомат, Exclusive+, 853 000 руб.

Благостную картину портят чрезмерно мягкие передние кресла – сидишь, словно на пуфике. Боковой поддержки категорически не хватает. Обзорность тоже не на пятерку: слишком уж далеко назад сдвинуты боковые зеркала, приходится поворачивать голову. Остальное – мелочи, не способные отравить существование, вроде вращающегося термометра (показывал плюс сорок по Цельсию вместо двадцати шести) или неудобного в хватке селектора автомата.

Панель приборов «Флюэнса» тоже небанальна: стрелочный – только тахометр, остальная информация цифровая. Смотрится интересно, но не так наглядно, как в «Ситроене». Зато

качество отделки не хуже. А передние кресла и обзорность – лучше.

После модернизации в «Рено» стали устанавливать новый мультимедийный комплекс «R-Линк». Его возможности хороши, вот только удобство управления подкачало. Сенсорный экран слишком далеко от водителя, поэтому на ходу до него дотянуться проблематично. Вообще с логикой и удобством расположения некоторых органов управления у «Рено» проблемы. Кнопки на центральной консоли слишком мелкие и чересчур плотно сгруппированы, клавиши включения обогрева запрятаны неведь куда, а настройки магнитолы выведены на специальный

BRIDGESTONE
Your Journey, Our Passion

Новинка

**BLIZZAK
VRX**

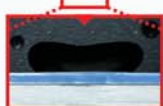
Новинка

**BLIZZAK
SPIKE-01**

Новые нешипованные шины
Bridgestone обеспечивают точное
и уверенное торможение.



Вода на льду
вызывает
скольжение



Новый состав
резиновой смеси
Multi-Cell



Отводит воду с
поверхности льда

ШИННАЯ
ЛАБОРАТОРИЯ

Новые крестообразные шипы
улучшают сцепление со
снегом и льдом.



Новые
крестообразные
шипы



Крепче цепляются
за поверхность



В разных
направлениях



Вымышленное изображение

Японские технологии для вашей зимы



**ПОПРОБУЙ
BLIZZAK**

Купи Бриджстоун и выиграй автомобиль!*

*Подробности акции на www.bridgestone.ru



i Renault Fluence

Это, по сути, «Самсунг SM3 II» с ромбом на радиаторной решетке. Модель в 2009 году пришла на смену четырехдверному «Мегану». Прошедшей зимой провели рестайлинг.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые, 1,6 и 2 л (106, 114 и 138 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:

механическая 5- либо 6-ступенчатая, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ:

Authentique, Confort, Expression, Dynamique.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:

625 000–801 600 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:

1,6 л, 114 л.с., вариатор, Expression, 736 600 руб.

пульт, притулившийся за рулем. Возможно, из-за него подрулевые рычажки отнесены так далеко от обода: чтобы до них дотянуться, пальцы приходится разгибать полностью. Словом, салон «Флюэнса» показался странноватым и не во всем удобным. Хотя со временем я привык к его особенностям.

А вот к «Королле» привыкать не надо: сел и поехал! Пусть салон на вид довольно заурядный, но по удобству и эргономике он однозначно переигрывает своих оппонентов. Тут самые лучшие кресла (и форма, и поддержка – всё как надо), идеальный в хвате руль,

Недавний рестайлинг изрядно освежил внешность «Флюэнса». Стало лучше!

Не верь глазам своим! Багажник «Рено» оказался самым вместительным в трио.



безупречная обзорность, наиболее логичное расположение всех органов управления. Хотя после «французов» такая обстановка может показаться серой и будничной. Я, пожалуй, какое-нибудь яркое пятно сюда добавил бы. В машине ценой без малого миллион хочется атмосферы праздника. Ну, хотя бы выходного дня.

ТРИ ПО 1598

Удивительное дело: у всех тестовых машин рабочий объем двигателя абсолютно одинаковый – 1598 см³. Но как же разнится мощность! Больше

20:00 ПОНЕДЕЛЬНИК - ЧЕТВЕРГ

РЕАЛЬНЫЕ ПАЦАНЫ



Реклама.



МОСКОВСКИЙ СЕЗОН

16+



➡ Самопарковщик – опция, от которой я отказался бы в первую очередь.

⬇ Автоматический режим есть только у водительского электростеклоподъемника – нелепо для машины ценой более 900 тысяч.



⬆ Дизайн интерьера с минимальными изменениями заимствован у «Ауры».



➡ Приборы «Тойоты» смотрятся не так затейливо, как у «французов». Считывать информацию с них удобнее.

➡ Руль «Короллы» самый приятный в хвате. И кнопками не перегружен.

⬇ Очечник оказался только у «Короллы». Аксессуар нехитрый, но очень полезный.



➡ Наш седан – со спортивным обвесом кузова и шильдиком S. Но конструктивных отличий от базовых версий у него нет.

⬇ Объем багажника «Короллы» немалый. Однако его внутренняя архитектура не столь продумана, как у «французов».



i Toyota Corolla

Одиннадцатое поколение японского бестселлера дебютировало в 2013 году. В отличие от конкурентов по тесту, «Короллу» собирают не в России, а в Турции.

ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые, 1,3; 1,6 и 1,8 л (99, 122 или 140 л.с.).

КОРБОККИ ПЕРЕДАЧ:

механическая 6-ступенчатая, вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Стандарт», «Классик», «Классик плюс», «Комфорт», «Комфорт плюс», «Элеганс», «Престиж», «Престиж плюс».

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:

659 000–1 026 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:

1,6 л, 122 л.с., вариатор, «Престиж», 938 000 руб.

всего «лошадей» под капотом у «Ситроена» – полторы сотни. Добиться такой отдачи помог турбонаддув. В этот тест было бы правильнее взять машину с атмосферным вариантом этого мотора (он развивает 120 л.с.), но в пресс-парке ее не оказалось. Впрочем, наш С4 не выбивается из компании – по цене он как раз между «Флюэнсом» и «Короллой».

В динамике «Ситроен» вполне ожидаемо опередил соперников, набрав сотню ровно за 10 секунд. Но особой радости это не принесло. Во-первых, для такой мощности разгон не так уж

и быстр. Во-вторых, набор скорости сопровождается изрядным ревом (наши измерения показали, что С4 в таких условиях самый шумный). Наконец, управлять разгоном не особо удобно. Сказываются турбозаминки и не всегда своевременные переключения 6-скоростного автомата. Последний явно перебарщивает со своей адаптивностью: если после продолжительной езды в спокойном размеренном стиле резко наступить на педаль, то коробка потом еще долго будет нервно реагировать на малейшее перемещение акселератора. Очень суетливое получается движение.

Оригинальные
колеса BMW

www.bmw.ru



С удовольствием
за рулем

Реклама



С ЗИМНИМИ КОЛЕСАМИ BMW ДОРОГУ КОНТРОЛИРУЕТЕ ВЫ.

Ничто так не влияет на безопасность и управляемость Вашего автомобиля, как выбранный Вами комплект шин и дисков. Оригинальные комплекты зимних колес BMW идеально адаптированы к Вашему автомобилю. Они отличаются первоклассными ходовыми характеристиками и эксклюзивным дизайном, что позволяет не только обеспечивать максимальную безопасность на зимней дороге, но и доставлять неподдельное эстетическое удовольствие. К тому же стоит учесть, что безопасность — не единственное достоинство оригинальных комплектов зимних колес. Благодаря им Ваш автомобиль обретет неповторимый персональный стиль. Дополнительную информацию уточняйте у Вашего официального дилера BMW, по телефону Службы клиентской поддержки BMW 8-800-2003-296, а также на сайте www.bmw.ru.

**ВЫБИРАЙТЕ ОРИГИНАЛЬНЫЕ КОЛЕСА BMW.
МАКСИМАЛЬНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ.**



⬆ Вариатор совмещается только со 114-сильным мотором объемом 1,6 л, 106-сильная версия идет исключительно с механикой.

В дисциплине «с места до сотни» «Королла» отстает на пару секунд. Но медлительной не кажется – напротив, кое в чем «Тойота» понравилась больше. Приглянулась линейная работа мотора, без провалов и внезапных подхватов, и размеренность вариатора – как нажал, так и поехал. Захотелось поживее? Надавил кнопку S на панели, и силовой агрегат принимается работать на более высоких оборотах. Правда, выше 80 км/ч ускорение



⬆ Селектор автомата показался неудобным. Держать руку на таком не хочется.

становится уже натужным – может, не стоило упрощать мотор «Ауриса», снизив мощность на добрый десяток «лошадей» и крутящий момент на 3 ньютона-метра?

Если прежде 1,6-литровый «Флюэнс» шел с автоматом, то теперь тоже комплектуется вариатором. И это пошло ему на пользу! Автомобиль перестал упираться при разгоне, исчезла дерготня. По ощущениям, в динамике «Рено» не уступает



⬆ Вариатор занял место прежнего 4-скоростного автомата. Одобряем!

«Тойоте», зато по комфорту явно превосходит ее – во «Флюэнсе» заметно ниже уровень шума. Очень приятный, расслабляющий автомобиль. Даже тормоза какие-то ласковые: придавил – и машина незаметно остановилась. При этом тормозной путь со 100 км/ч не превышает 40 м. Превзошла всех в этой дисциплине «Королла» с ее 38,4 м. «Ситроен» ука-тил всего на метр дальше, но его тормоза наименее удобны. **Педаль типично**



Новый ŠKODA Superb. Исключительные комфорт и простор.



Едва ли вы встретите другой автомобиль, в котором простор и комфорт так гармонируют друг с другом. Новый **ŠKODA Superb** с элегантными штрихами в комфортном и практичном сочетании: две кнопки для открытия багажника в разных режимах, новые би-ксенонные фары и светодиодные фонари, последнее поколение ассистента парковки — по-настоящему весомая причина пройти тест-драйв!

Ждем вас в официальных дилерских центрах ŠKODA.



Би-ксенонные фары AFS II** со светодиодными ходовыми огнями.*



Задние светодиодные фонари.



Две кнопки для открытия багажника в разных режимах.



Регулировка переднего пассажирского сиденья сзади.*



Новое поколение ассистента парковки.*



ŠKODA

ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

www.skoda-auto.ru 8 800 555 01 01

* Би-ксенонные фары AFS II (кроме комплектации «Элеганс»), регулировка переднего пассажирского сиденья и новое поколение ассистента парковки являются дополнительными опциями и не входят в стандартную комплектацию. ** АФС II.



И КОМАНДИРОВКА НА КАМЧАТКУ

«На чем поедem в гостиницу с полигона?» – традиционно вопрошали коллеги после трудового дня. Этот вопрос редко бывает принципиальным: лишь бы доехать! Но в этот раз решили подойти к выбору развозного автомобиля со всей ответственностью. На задние диваны тестовых машин усадили Сергея Ключкова (175 см, 90 кг) и Александра Крапивина (190 см, 85 кг) и отправились в пробную поездку по полигонным дорожкам.

Сначала они (видимо, по привычке) оккупировали камчатку редакционного «Ситроена». Остались довольны простором, порадовались удачно вогнутым спинкам передних кресел, освободившим дополнительное пространство

для коленей. Благодать? Не совсем. Уж слишком велик напольный туннель. Хотя комплектация топовая, здесь нет подлокотника, отсутствуют розетка, подстаканники и, главное, дефлекторы вентиляции. Нет, задние места бывают и гостеприимнее.

Теперь «Королла». Также просторно! Очень много места для ног, и потолок высоко-высоко. Кроме того, туннель едва выступает. Можно сказать, что его и нет вовсе. Розетка, подлокотник с подстаканниками – всё это в наличии. А вот кармашек в спинке только один (со стороны водителя его по традиции не пришили), дефлекторов не предусмотрено. Но все это пустяки на фоне неудобной подушки дивана: она чересчур короткая

и почти параллельна полу, отчего сидеть некомфортно. В ходе короткого заезда по покрытому трещинами асфальту выяснилось, что во втором ряду «Тойоты» шумнее всего. Гул чувствуешь буквально позвоночником.

«Флюэнс» насторожил тем, что его потолок нависает над головой ниже, чем у конкурентов. Но запас по длине и ширине примерно такой же. Подлокотник есть, розетка и подстаканники тоже. И – о чудо! – тут имеются дефлекторы вентиляции! Добавляет уюта и шторка на заднем стекле. А уж когда тронулись с места, сразу стало понятно, на какой машине мы поедem в отель: «Флюэнс» с отменной шумоизоляцией и плавностью хода не оставил выбора!



⬆ «Ситроен» огорчил отсутствием подлокотника, розетки и подстаканников. В остальном всё на уровне.



⬆ В «Королле» просторно, но форма и расположение подушки дивана неудобны.



⬆ «Флюэнс» нашим «тарированным» пассажирам приглянулся более всего.



Россия живет общением

Нам интересно в пути — дорога всегда дарит незабываемые впечатления. Новые люди, горячие споры, душевные беседы, рассуждения и мысли о том, чем живет каждый из нас.

ОАО «РЖД». Россия живет дорогами



французская: легкая, чуть тронешь — и машина встает как вкопанная.

Подвеска С4 порадовала энергоемкостью, — довести ее до пробы, кажется, невозможно. Она ловко расправляется с ямами крупного и среднего калибра, а вот на дорожной мелочи транслирует в салон мало-приятную дрожь. Тремор чувствуется

и на руле — от него устаешь в дальней дороге. А в скоростных поворотах он и вовсе сбивает с толку. Вообще, «Ситроен» на «горной» дороге Дмитровского полигона понравился меньше всего. В трио у него наиболее выраженная недостаточная поворачиваемость, он быстрее срывается с траектории, а система стабилизации срабатывает

слишком грубо. Нет уж, лучше ехать не спеша. И желательно по прямой дороге, без крутых изгибов.

«Рено» на серпантине веселее. Он тоже не заряжает азартом, но хотя бы крепче держится за асфальт, а его система стабилизации срабатывает чуть позже, не стреноживая машину по пустякам. На разбитом

Данные производителя

Модель	CITROEN C4 SEDAN	RENAULT FLUENCE	TOYOTA COROLLA
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4621/1789/1496/2708	4618/1809/1479/2703	4620/1775/1465/2700
Колеса спереди/сзади	1525/1525	1545/1563	1525/1520
Объем багажника, л	440	530	452
Радиус поворота, м	5,4	5,6	5,4
Снаряженная/полная масса, кг	1390/1790	1347/1773	1375/1760
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,6	11,9	11,1
Максимальная скорость, км/ч	200	175	185
Топливо/запас топлива, л	A95/60	A95/60	A95/55
Расход топлива: город./загород./смеш. цикл, л/100 км	11,3/6,0/7,9	8,9/5,2/6,6	8,2/5,3/6,3
Выбросы CO ₂ , г/км	183	155	150
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см ³	1598	1598	1598
Степень сжатия	11,0	10,7	10,2
Мощность, кВт/л.с.	110/150 при 6000 об/мин	84/114 при 6000 об/мин	90/122 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	240 при 1400–4000 об/мин	155 при 4000 об/мин	157 при 5200 об/мин
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	A6	CVT6	CVT7
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	4,04/2,37/1,56/1,16/0,85/0,67/3,19	н.д.	2,39–0,41/2,51–1,68*
Главная передача	4,70	н.д.	5,70
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	215/55R16	205/60R16	205/55R16

*Передача переднего/заднего хода.

Средний уровень шума в салоне, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость, км/ч			Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80	100	120	
CITROEN C4 SEDAN	63,5	65,6	69,4	78,1
RENAULT FLUENCE	62,5	66,7	69,0	71,5
TOYOTA COROLLA	65,9	67,3	68,7	76,3

Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
CITROEN C4 SEDAN	20 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	67
RENAULT FLUENCE	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	162
TOYOTA COROLLA	10 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	100

Цены участников теста в различных комплектациях*, руб.

Citroen C4 Sedan, THP 150, A6					
Tendance		Exclusive		Exclusive+	
763 000		818 000		853 000	
Renault Fluence, 1,6 л, CVT					
Confort		Expression		Dynamique	
703 600		736 600		776 600	
Toyota Corolla, 1,6 л, CVT					
«Классик»	«Классик плюс»	«Комфорт»	«Комфорт плюс»	«Элегантс»	«Престиж»
743 000	791 000	819 000	843 000	875 000	938 000

*Без учета опций.



НОВЫЙ КОМФОРТНЫЙ ПРОХОДИМЫЙ ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ



UAZ PATRIOT

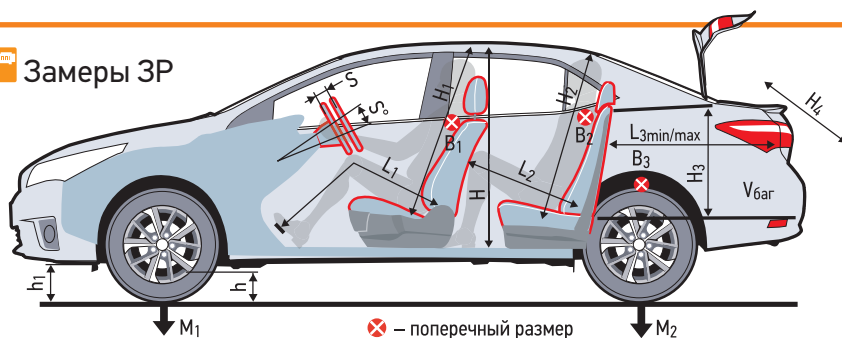
2014 модельного года

от 499 000 рублей

Узнайте об изменениях в автомобиле у официальных дилеров UAZ, а также на сайте www.uz.ru
Телефон горячей линии **8 800 100 00 42**. Звонок по России бесплатный



Замеры ЗР



Модель	L ₁ мм	H ₁ мм	B ₁ мм	H ₁ мм	L ₂ мм	H ₂ мм	B ₂ мм	L _{3min/max} мм	H ₃ мм	B ₃ мм	H ₄ мм	V _{bag} л	M ₁ кг(%)	M ₂ кг(%)	M _{1+M2} кг	S ₀ град/ S, мм	h ₁ мм	h ₁ мм
CITROEN C4 SEDAN	970–1180	1035	1410	1185	630–875	945	1345	1000/1855	540	935	550	404	866 (61,6)	540 (38,4)	1406	6,0/45	160*	210
RENAULT FLUENCE	935–1190	1025	1415	1200	665–900	940	1330	1020/1950	490	1160	440	429	802 (60,7)	520 (39,3)	1322	6,0/50	160*	205
TOYOTA COROLLA	975–1195	1025	1390	1180	660–920	930	1380	1000/1930	500	955	460	404	825 (62,1)	504 (37,9)	1329	4,0/40	155*	230

*По защите двигателя.



Разгон и максимальная скорость

CITROEN C4 SEDAN										погрешность спидометра 4,4%									
1,2с		2,6с		4,4с		7,0с		10,0с		14,2с		19,5с		27,8с		39,5с			
20		40		60		80		100 км/ч		120		140		160		180 max 199,4 км/ч			
RENAULT FLUENCE										погрешность спидометра 4,8%									
1,7с		3,6с		5,9с		9,0с		13,0с		18,5с		27,8с		47,1с		max 177,2 км/ч			
20		40		60		80		100 км/ч		120		140		160		max 177,2 км/ч			
TOYOTA COROLLA										погрешность спидометра 6,4%									
1,7с		3,8с		5,8с		8,4с		12,0с		16,8с		23,7с		34,5с		56,9с			
20		40		60		80		100 км/ч		120		140		160		180 max 187,8 км/ч			
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14																			

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

CITROEN C4 SEDAN		
60–100 км/ч (D)	5,5	
80–120 км/ч (D)	7,2	
RENAULT FLUENCE		
60–100 км/ч (D)	6,9 с	
80–120 км/ч (D)	9,7 с	
TOYOTA COROLLA		
60–100 км/ч (D)	6,0 с	
80–120 км/ч (D)	8,1 с	

ВЫБЕГ

CITROEN C4 SEDAN		
120–50 км/ч	1770 м	
50–0 км/ч	744 м	
RENAULT FLUENCE		
120–50 км/ч	1616 м	
50–0 км/ч	743 м	
TOYOTA COROLLA		
120–50 км/ч	1557 м	
50–0 км/ч	681 м	

ТОРМОЖЕНИЕ

CITROEN C4 SEDAN		
пути	39,5 м	
замедление	9,77 м/с ²	
RENAULT FLUENCE		
пути	40,0 м	
замедление	9,65 м/с ²	
TOYOTA COROLLA		
пути	38,4 м	
замедление	10,04 м/с ²	



Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CITROEN C4 SEDAN	8	8	8	9	7	8	9	8	7	8	8	8	9	8	8	8,06
↑ Сиденье: Солидный дизайн. Динамичнее конкурентов. Цены не зашкаливают. ↓ Поведение на дороге: Нестабильно в поворотах. Толчки на руле. Кресла со слабой поддержкой.																
RENAULT FLUENCE	8	7	8	8	8	9	7	8	8	9	9	8	9	8	8	8,13
↑ Классная шумоизоляция. Высокая плавность хода. Вместительный багажник. ↓ Причудливое оформление интерьера, огрехи в эргономике.																
TOYOTA COROLLA	9	8	9	8	8	8	8	9	9	8	9	8	9	7	8	8,33
↑ Просторный салон. Богатое оснащение. Достойные ходовые качества. ↓ Недостаточный комфорт для задних пассажиров. Маленький межсервисный пробег. Высокая цена.																

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал); 8 баллов – норма для машин этого класса.

асфальте «Флюэнс» тоже хорош: толчки в салон почти не проходят, подвеска не гремит, руль «чистый» – красота! Разве что на волнах покачивается чуть сильнее соперников. Но это не критично.

Лично меня «Тойота» удивила. Месяц назад на испанских дорожках она показалась тихой, с поразительно комфортной подвеской. А в родных палестинах ситуация изменилась. На шершавом асфальте стоит изрядный гул, ни одна заплатка на дороге, ни одна трещинка не остается незамеченной для экипажа. Хотя справедливости ради признаю, что перед неровностями посерьезней подвеска не капитулирует. Зато на извилистом участке «Королла» реабилитировалась. Японский седан позволял ехать быстрее «французов», на их фоне он начисто лишен недостаточной поворачиваемости – охотно ввинчивается в виражи и подзуживает водителя ехать еще быстрее. Честно сказать, неожиданные для «Тойоты» повадки. И это стало главным открытием.

Поскольку ни в одной из дисциплин «Королла» не провалилась, она и стала победителем теста.

«Флюэнс», порадовавший рафинированным комфортом и тишиной в салоне, отстал совсем ненамного. Занявший третье место «Ситроен» примечателен солидным дизайном и интересной ценой – за такие деньги 150-сильный седан с автоматом еще поискать!

ЗР



Так бывает: по баллам победил один автомобиль, а сердце легло к другому. Лично мне больше приглянулся «Флюэнс». Своей плавностью и комфортом он здорово изолирует от городской суеты.

Юрий Титкин



Номер один в торможении на снегу*

Реклама



Шина **Goodyear UltraGrip Ice Arctic** —
победитель теста 2013 в торможении на снегу*



GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD¹

*В соответствии с публикацией в издании «За рулем», № 10/2013, шина Goodyear UltraGrip Ice Arctic заняла первое место в категориях «Торможение на снегу» и «Проходимость в глубоком снегу».

**В соответствии с публикацией в издании «Авторевю», № 19/2012, шина Goodyear UltraGrip Ice Arctic заняла первое место в тестах зимних шин, наряду с шинами Continental ContiIceContact и Nokian Hakkapellita 7.

*** По результатам теста Test World Ltd. в январе 2012 года: размер шин – 205/55R16 94T; автомобиль – Audi A3; место проведения – Ивало, Финляндия; номер отчета: TW-TT11-MT224a.

¹ Движение в удовольствие.



Смотрите на iPad:
купаемся в грязи



+ 15 фото |

Инструкция
на странице 12

КУРС МОЛОДОГО БОБРА

Сравнение вседорожников в условиях любительского трофи-рейда | **Соперники** Jeep Wrangler Rubicon, Toyota Land Cruiser Prado 150 | **Авторы** Саня и Маня | **Фото** Маня и Денис Федоров

Вседорожники эпизодически надо испытывать в родной для них стихии, чтобы заводы не забывали, зачем они делают такие машины. Возьмем, к примеру, «Тойоту-Ленд Крузер». Если ранние поколения облазили самые отдаленные уголки земного шара, то современный «кукурузер» все чаще видишь ползущим хвостом за каким-нибудь respectable седаном. Или «Джип-Рэнглер» – нынче потомок армейского «Виллиса» обзавелся задними дверьми. Хоть тещу вози! Чтобы выяснить, не растеряли ли современные вседорожники способностей своих прародителей, двоих молодых и перспективных энтузиастов офф-роуда направили в Тверскую область на многодневный трофи-рейд PRO-X 2103.

ДЕНЬ НУЛЕВОЙ. ПРИБЫТИЕ

МАРИЯ БОЙКО:

Было по-настоящему жестоко послать неподготовленную меня в какую-то глухомань на огромном «Джипе-Рэнглер» соревноваться в ориентировании. Это, видимо, такое своеобразное посвящение в сотрудники редакции. Наивная, я даже не предполагала, с чем придется столкнуться, когда согласилась на эту авантюру. «Поедешь на PRO-X, – сказал

замглавного. – Стартуете в зачете «Смарт» для серийных машин». А я пока еще действую по принципу «комсомол ответил – есть!». Хотя спать хочется больше.

Так в пятницу днем я и мой штурман Сергей оказались на трассе М10. На ровном асфальте попривыкли к сиденьям «Джипа», оценили небольшой (для столь крупной машины) расход топлива, порадовались отсутствию пробок в классических для федеральной дороги «Россия» местах. Радовались до Вышнего Волочка. Первый урок ориентирования прошел именно там – при попытке объехать гигантскую пробку. Если вовремя свернуть на забывшие запах свежего асфальта улицы, есть шанс приехать засветло в базовый лагерь трофи-рейда. Ранний приезд нужен, чтобы пройти комиссию, получить бумаги, познакомиться с нужными людьми и обклеить машину чем положено. Главный вывод дня: самые ценные люди на базе те, у кого есть средства от комаров. А теперь спа-а-а-ать.

АЛЕКСАНДР КРЮЧКОВ:

«Тойоту-Ленд Крузер Prado 150» с этого года собирают у нас на Дальнем Востоке. Но мы получили «японца» – с бензиновым мотором.

Комплектация – в полном объеме. Электрорегулировки всего и вся, встроенный навигатор, камеры кругового обзора.

Обивка салона – из светлой кожи, ее чистота в нашем мероприятии под угрозой. Милые резиновые коврики, как вы тут оказались?! Изучив кнопки управления и меню борткомпьютера, нашел мощный внедорожный арсенал – понижающий ряд, блокировки межосевого и заднего межколесного дифференциалов, пневмоподвеску с изменяемой высотой и систему «мульти-террейн селект» (Multi-terrain Select), подбирающую настройки автомобиля под выбранный тип покрытия.

Пока со штурманом Денисом добирались до базы отдыха «Межутоки» в Бологовском районе, где находился лагерь PRO-X 2013, насладились «Ленд Крузером» на асфальте. В салоне довольно тихо на любой скорости, подвеска прекрасно съедает неровности, а 4-литровый V6 мощностью 282 л.с. дарит уверенность при обгонах. Вот только расход удручает: пятничные пробки вывели его за 16 л на сотню.

ДЕНЬ ПЕРВЫЙ. КРЕЩЕНИЕ

МАРИЯ БОЙКО:

Утро началось кашей, напомнившей пионерские лагеря. Ностальгия – прекрасное чувство, но кашу я никогда не любила. Быстренько свернув трапезу, отправились в Бологое на торжественную церемонию открытия. Это, кстати, не только шоу для местных жителей, но и возможность для нас, «смартников», посмотреть на трофистов из других категорий. Затем перемещаемся на автодром – жариться на солнце, наблюдая за тем, как рубятся в грязи и ямах по крышу настоящие мужики. Но у нас своя судьба.

Категория «Смарт» в этот день только разминалась. Всех разбили на команды по два экипажа, выдали бумажки с заданиями и отправили в «добрый» путь. Впрочем, сложного

в тот день действительно ничего не было. Гаджеты везде ловили Сеть, карты даже не пришлось открывать. Радикальное внедорожье отсутствовало, но кто ищет – тот всегда найдет. Например, на очередной точке мы увидели братский «Прадо», подъезжающий по заброшенной железной дороге. Задание – пересчитать опоры моста на точке – коллеги, конечно, выполнили. Но сколько они попутно пересчитали шпал подвеской?

В этот «легенский» день я ползала под машиной, обнаружив, что пластиковая защита двигателя с одной стороны слетела с той хлипкой резинки, на которую ее сажает завод-изготовитель. В неравном бою с пошатнувшимся забором добыли проволоку, которой закрепили пластик. Напортачить все-таки умудрились, невнимательно прочитав задание: не сфотокали машину на последней точке с правильного ракурса. Это, конечно, печалило, но сон не потревожило.

АЛЕКСАНДР КРЮЧКОВ:

На открытии соревнований в Бологом участники «Смарта» выстроились рядом с серьезными джипами других категорий. «Я бы на таком не поехал, жалко его», – отметил какой-то местный мальчишка, указывая на наш «Крузер». Тот действительно казался здесь белой вороной.

Посмотрев выступления спортивных зачетов, получили легенду

первого спецучастка: найти четыре контрольные точки вокруг города, вычислить координаты пятой и сфотографироваться на фоне разрушенного храма. Забиваем координаты точек в навигатор «Гойоты», сортируем в нужном порядке – маршрут готов! Три точки нашли без проблем. Подъезжая к четвертой, не поверили навигатору и заехали с другой стороны. Оказалось, обхитрили сами себя. Точка была на дороге под железнодорожным мостом, а мы приехали к ней по насыпи, где раньше шла ветка, благо шпалы ничуть нам не мешали. Больше сюрпризов не возникло, однако после финиша выяснилось, что можно было срезать с десятка километров на пути из Бологого в лагерь.

ДЕНЬ ВТОРОЙ. ОЧЕНЬ ДЛИННЫЙ

МАРИЯ БОЙКО:

Сложности начались уже в 6:30 – пробудка никак не давалась уставшему организму. Отсутствие кофе не способствовало, а вот Саня, возникший в дверном проеме и готовый к подвигам и славе, разбудил моментом (не крутящим, а в смысле быстро). Мы отправились заправлять баки перед марафоном. Штурманы, поспавшие чуть дольше, ждали нас в лагере, чтобы вцепиться в маршрутные листы и поразить своими навигационными талантами. Понеслась!





На правах рекламы



⚙ «Джип» – надежный друг и известный борец с бездорожьем. Если надо, и брод стерпит.

👤 Кто ищет приключений, тот всегда их найдет. Даже на обратном пути. Например, под машиной может провалиться асфальт.

СКАНДИНАВСКОЕ КАЧЕСТВО АВТОМОБИЛЬНЫХ МАСЕЛ



- ✓ Statoil – бесспорный лидер на скандинавском рынке смазочных материалов
- ✓ Производство находится в Швеции
- ✓ Самые высокие стандарты качества и защиты окружающей среды (сертификация ISO 9001:2008 и ISO 14001:2004)
- ✓ Скандинавские условия эксплуатации максимально приближены к российским (суровый климат)

Полностью синтетические моторные масла **Statoil LazerWay** с широкой гаммой допусков для всех типов современных двигателей, работающих на бензиновом и дизельном топливе. Обеспечивают максимально низкое трение и гарантируют превосходную защиту двигателя. Подходят как для новых машин, так и для машин с пробегом.



STATOIL

www.azsstatoil.ru



PRO-X

PRO-X – один из самых известных трофи-рейдов в формате многодневного марафона. Обычно для участия требуется специально подготовленный автомобиль. Но в PRO-X есть отдельный зачет «Смарт» для серийных или почти серийных машин. Не нужны никакие каркасы безопасности, лебедки и огромные колеса – подойдет обычный вседорожник. Каждый день экипажи проходят спецучасток длиной в десятки или сотни километров, на нем собирают контрольные точки, заданные координатами. Добираться до них можно как кому нравится, произвольным путем. Коренное отличие «Смарта» от других зачетов – результаты считают не по времени, а по пройденному расстоянию. То есть кто проехал меньше всех, тот и чемпион. Кроме того, при взятии чек-пойнтов нужно решать задачи на логику и наблюдательность. Соревнование выигрывает экипаж, набравший минимальный километраж по сумме всех спецучастков.



К двум часам дня мы еще не доехали до первой точки. Потому что ведущий экипаж «Прадо» действовал по принципу «все за мной, я знаю короткую дорогу!». Их не смутило напутствие руководителя рейда: «Если дороги нет, вам туда не надо». То есть ребята опробовали все пять предложенных на первой же развилке дорог, которые доверия не внушали изначально. На очередной такой волчьей тропе «прадик» сел в топь. Хорошо, что есть трос! Плохо, что мы его сразу порвали.

Помучившись с полчаса, поехали на «Рэнглере» искать трактор и/или стальной трос. Ох, как же я злорадовствовала! Пусть, думала, этот солдат не знает слов любви и навороченных опций, зато не подвел. Визит в ближайшую деревню был плодотворным: добыли трос нужного калибра. А здешний старожил популярно объяснил: «Дороги? Никаких дорог там нет. Это трактор ездит капканы ставить».

Успешно выдернув «Прадо», поехали возвращать чужое добро. Не учли только, что своими катаниями нарушили гармонию одного неприятного участка. Подпустили мы «Джипу» колеса, он бы выехал, — но вот накачивать обратно их было бы нечем. Как-то мы об этом заранее не подумали. Так что теперь нас выручил набитый электроникой «Прадо» (но нашим тросом).

Успокоившись, решили больше не рисковать. А дальше нас ждали километры чудесных грунтовок,

очаровательного щебня и восхитительной тряски. От нечего делать поменялись машинами, чтобы сравнить их и обменяться впечатлениями.

Выполнили все задания. В ночи на обратном пути усталость взяла верх. За полтора часа до прибытия в лагерь уступила баранку штурману. Трясло немилосердно, но это не помешало мне заснуть. Правда, одна незапланированная остановка все-таки разбудила. В крошечной тьме перебежал дорогу... бобер. Я смотрела на его плоский хвост и почему-то чувствовала, что, если мы в скором времени не выберемся из этих российских джунглей, непременно его найду и скажу: «Мы с тобой одной крови!».

АЛЕКСАНДР КРЮЧКОВ:

Второй спецучасток — до озера Селигер и обратно, а это несколько сотен кмэ по тропам Тверской и Новгородской областей. Стартовав в десять утра вместе со вторым нашим экипажем, двинулись по раскатанным грунтовкам и грейдерам.

«Крузер» без напряжения ползет по разбитым грунтовым участкам, но на грейдере то и дело норовит сорваться в скольжение. Пневмоподвеска легко справляется с мелкими неровностями, однако на серьезных машинах начинает скакать. Ощущение, что сидишь на большом надувном мяче.

На пути к первой контрольной точке попытались срезать несколько

километров по проселку, благо он обозначен и на бумажной карте, и в навигаторе. Проверив несколько тупиков, нашли, наконец, ту самую дорогу. Она шла в нужном направлении, однако становилась все хуже и хуже, заставляя включать внедорожные опции «Ленд Крузера» одну за другой. В конце концов запас проходимости иссяк и мы крепко засели в болоте. Самостоятельно выбраться никаких шансов: висим на пороге, а асфальтовым шинам не за что зацепиться. Помогли коллеги с «Рэнглером» и стальным тросом, позаимствованным у местного населения. Потом застрял «Рэнглер» — видать, не хватило электронных помощников. Потеряли полдня и случайно оторвали брызговик на «Тойоте».

Постановили не лезть на сомнительные дороги и придерживаться относительно приличных.

Ранним вечером приехали на первый чекпойнт — к гаражу на бывшей военной базе. Короткая фотосессия, перекус, — пора двигаться дальше к Селигеру. Ради интереса меняемся машинами.

«Джип», по ощущениям, похож на УАЗ — так же непринужденно карабкается по любому бездорожью и так же невнятен на асфальте. Крутишь рулем градусов на тридцать (в любую сторону), а реакции никакой. Отличают «Рэнглер» от отечественного изделия более изысканное убранство салона и тяговитый 2,8-литровый дизель с приятным тракторным урчанием. Если бы я был



На правах рекламы

Обычно из командировок я привожу фотографии, которые демонстрируют мою богатую жестикуляцию. Но рано или поздно пора менять традиции.



ИТОГ

Стоя рядом, наши машины напомнили мне картину, которую, перефразируя, я назвала: «Я и мой друг-пинжон из города».

«Джип» – эдакий Ванечка из сказок. Добрый, простой как пять копеек, готовый взять тебя на ручки и приободрить, немного вальяжный, но спокойный. В общем, весь из себя положительный, но слегка нелепый герой. В затылке только чесать не умеет. В приборах и салоне нет какого-то особого шика, однако сиденья комфортные и позволяют выдержать перегоны любой длины. Пусть нет парктроника, зато каждую минуту радовал расход, который так и не поднялся выше 10 л солярки на сотню. Межколесные блокировки обоих мостов, отключаемый передний стабилизатор, понижайка – всё есть! Просто не пригодились. Практически всю дорогу я даже не вспоминала про этот боекомплект, «Джип» и без него вполне уверенно ехал всюду.

«Прадо» с точки зрения комфорта немного другой. Если в «Рэнглере» при динамичной езде по кочкам и ямам есть риск обнаружить позвоночник в трусах, то на «Тойоте» с большей вероятностью потолок зафиксирует форму черепа. И, вы уж меня простите, у «прадика» по сравнению с «Джипом» тормозов нет вообще. Нет, кто бы спорил, на руль вынесен миллион и одна опция, везде такой люкс, что дышать страшно, но... Фронтальная камера, которая включается при очень печальном объезде препятствий, – скажите мне, она реально помогает? Нет, не в городе, где действительно подсобит разминуться со столбиком или клумбой, а вот на бездорожье. Что вы можете разглядеть в этой кривой линзе? А над пружинными настройками дифференциалов колдовать можно бесконечно долго – машина на грейдерах как скользила в поворотах, так и продолжит это делать. Сane-то все равно: он всегда ездит боком. А для меня это из разряда ненужных афер: дорожки неведомые, мало ли что за поворотом.

Мария Бойко

КАЧЕСТВО В ДЕТАЛЯХ

ГАРАНТИЯ БЕЗОПАСНОСТИ И КОМФОРТА НА ДОРОГАХ



Продукция САЗ это:

- улучшенные потребительские свойства;
- стабильная работа узла даже при резких перепадах температуры;
- увеличенные показатели по стойкости к коррозии от воздействия внешней среды;
- 100% контроль качества.



Объединенные
автомобильные
технологии

Официальный дистрибьютор - ТОРГОВЫЙ ДОМ ОАТ

По всем вопросам обращаться по телефонам:

+7 (8482) 21-05-24; 20-66-41

www.td-oat.ru



ДЕНЬ
НАЧИНАЕТСЯ
С ТЕБЯ



**ИСПЫТАЙ ЭНЕРГИЮ
И СИЛУ ВОЛОС.**

ТОП-5





Осень – время покупки зимних шин. Помочь в выборе «шиповок» размера **205/55R16** взялся **Сергей Мишин** со своей командой.

В этом году в стане шипованных шин много новинок. Среди участников нашего теста шесть дебютантов из разных ценовых категорий. Обратите внимание на место изготовления: четыре модели из десяти произведены в России. Тестовый автомобиль – «Фольксваген-Гольф» шестого поколения с антиблокировочной системой и системой стабилизации. Место проведения тестов – дороги Поволжья, близ Тольятти.

С лидером все однозначно. Это самая дорогая и лучшая по результатам теста «Хаккапелита 8» от «Нокиан». На счету новинки финской разработки сразу несколько высших достижений в наших испытаниях. Количество шипов у гражданской покрышки размером 205/55R16 – 190 штук! (Подробно о новых требованиях к шипам в Скандинавии – в ЗР, 2013, № 9.) Рекордная цена – 7100 руб. за штуку, первое место с 938 баллами в общем зачете и самый высокий коэффициент цена/качество – 7,70.

Второе место по цене занимает неновый «Мишлен Икс-Айс Норт» второго поколения. Продаются его по 6100 руб. за покрышку. В нашем рейтинге модель с 897 набранными баллами занимает лишь четвертую строчку. Потому соотношение цены и качества тоже высокое – 6,82. Собственно, сейчас в продаже можно встретить обновленное, третье поколение. Но во время проведения тестов (февраль 2013 года) эти шины еще не были доступны.

Третье место и по стоимости, и по результатам взял «Континенталь-Контакт» – шины неновые, ждущие обновления в следующем году. По нашим итоговым результатам выигрывают у «Мишлена» балл (набрано 898 баллов) и в цене отыгрывают 200 руб. (продаются за 5900 руб.). Потому соотношение цены и качества чуть привлекательнее мишленовского – 6,58.

Четвертую ценовую строчку занимает новинка «Бриджстоун-Близзак Спайк-01», симбиоз «липучки» (мягкий протектор с большим количеством ламелей) и «шиповки» – 5400 руб. По результатам тестирования эти шины набрали 859 баллов, что










Созданы
друг для друга









СОВЕРШЕННОЕ КАЧЕСТВО
ОРИГИНАЛЬНОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ

Alfa Romeo Aston Martin Audi Bentley BMW Caterham Cars Citroen Daewoo
Daihatsu DaimlerChrysler Ferrari Fiat Ford General Motors Honda Hyundai
Isuzu Jaguar Jeep Kia Lancia Land Rover Lexus Lotus Maserati Mazda
Mercedes Mitsubishi Nissan Perodua Peugeot Proton Renault Rolls-Royce
Saab Seat Skoda Smart Suzuki Subaru Toyota TVR Vauxhall Volvo VW

www.ngk.ru

Марка, модель		10 место	9 место	8 место	7 место
		Viatti Brina Nordico	Bridgestone Blizzak Spike-01	Hankook Winter iPike RS2	Nordman 4
Результаты испытаний шипованных шин 205/55R16 					
Место изготовления		Россия	Япония	Корея	Россия
Максимальная скорость		T (190 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)
Рисунок протектора		асимметричный	направленный	направленный	направленный
Глубина рисунка по ширине, мм		8,9–9,1	9,3–9,5	9,3–9,4	9,2–9,5
Твердость резины по Шору		55	50	51	50
Количество шипов		92	130	130	130
Выступление до/после тестов, мм		1,3–1,4/1,9–2,1	1,6–2,1/1,8–2,3	1,3–1,5/1,3–1,6	1,3–1,6/1,5–1,8
Масса шины, кг		9,9	9,9	10,1	9,3
Средняя цена в интернет-магазинах, руб.		4400	5400	4400	4600
Цена/качество		5,36	6,29	5,05	5,28
БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ					
Тормозной путь (35–5 км/ч) на льду <i>Максимум 140 баллов</i>	м	25,3	22,3	24	23,2
	баллы	108,5	123,0	114,3	118,3
Время прохождения ледяного круга <i>Максимум 120 баллов</i>	с	17,8	17,4	17,5	18,0
	баллы	114,6	117,2	116,6	113,3
Время разгона (0–35 км/ч) на льду <i>Максимум 50 баллов</i>	с	10,5	8,5	9,5	8,7
	баллы	37,6	46,5	41,6	45,4
Тормозной путь (35–5 км/ч) на снегу <i>Максимум 130 баллов</i>	м	14,7	14,0	13,8	14,0
	баллы	115,9	121,6	123,4	121,6
Время разгона (0–35 км/ч) на снегу <i>Максимум 40 баллов</i>	с	5,8	5,4	5,3	5,3
	баллы	33,1	35,6	36,2	36,2
Тормозной путь (60–5 км/ч) на мокром асфальте <i>Максимум 110 баллов</i>	м	21,9	21,5	21,0	20,2
	баллы	96,4	98,2	100,6	104,6
Тормозной путь (80–5 км/ч) на сухом асфальте <i>Максимум 90 баллов</i>	м	36,4	34,2	33,4	33,8
	баллы	81,6	86,8	88,9	87,9
ПОВЕДЕНИЕ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА					
Управление разгоном на зимней дороге (снег-лед) <i>Максимум 10 баллов</i>	оценка	8	7	7	8
	баллы	8	7	7	8
Управляемость на зимней дороге (снег-лед) <i>Максимум 60 баллов</i>	оценка	6	7	7	7
	баллы	36	42	42	42
Проходимость в глубоком снегу <i>Максимум 50 баллов</i>	оценка	7	6	7	8
	баллы	35	30	35	40
Курсовая устойчивость на заснеженной дороге <i>Максимум 40 баллов</i>	оценка	8	6	7	7
	баллы	32	24	28	28
Курсовая устойчивость на асфальте <i>Максимум 40 баллов</i>	оценка	6	8	7	7
	баллы	24	32	28	28
КОМФОРТ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА					
Внутренний шум <i>Максимум 30 баллов</i>	оценка	6	5	8	6
	баллы	18	15	24	18
Плавность хода <i>Максимум 20 баллов</i>	оценка	6	7	8	7
	баллы	12	14	16	14
ЭКОЛОГИЧНОСТЬ: ЗАМЕРЫ РАСХОДОВ ТОПЛИВА					
Расход топлива при скорости 90 км/ч <i>Максимум 40 баллов</i>	л/100 км	6,4	6,6	6,4	6,5
	баллы	39,4	38,2	39,4	38,8
Расход топлива при скорости 60 км/ч <i>Максимум 30 баллов</i>	л/100 км	4,4	4,6	4,4	4,5
	баллы	28,6	27,4	28,6	28,0
Сумма начисленных баллов		821	859	870	872
		Четкий курс на заснеженной дороге.	Сцепные свойства на льду выше среднего; четкий курс на асфальте.	Хорошее торможение на сухом асфальте; экономичны при 90 км/ч, комфортны.	Хорошая проходимость.
		Самые слабые сцепные свойства на снегу и торможение на асфальте; слабые продольные сцепные свойства на льду; сложная управляемость на зимней дороге; нечеткий курс на асфальте; низкий уровень комфорта.	Нечеткий курс на заснеженной дороге; недостаточная проходимость; слабое торможение на асфальте; повышенный расход топлива; очень шумные.	Слабое торможение на мокром асфальте; незначительные замечания к управляемости на зимней дороге, проходимости и курсовой устойчивости.	Незначительные замечания в адрес управляемости на зимней дороге, курсовой устойчивости и плавности хода; шумные.
Комментарий руководителя тест-группы Сергея Мишина		Для неспешной езды по любым зимним дорогам.	Для обледенелых и слегка заснеженных дорог.	Комфортные и экономичные шины для любых зимних дорог.	Для любых зимних дорог, не спасуют на зимнем бездорожье.

6 место	5 место	4 место	3 место	2 место	1 место
Gislaved NordFrost 100	Pirelli Ice Zero	Michelin X-Ice North 2	Continental ContilceContact	Goodyear UltraGrip Ice Arctic	Nokian HKPL 8
					
Германия	Россия	Россия	Германия	Польша	Финляндия
T (190 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)	T (190 км/ч)
направленный	направленный	направленный	асимметричный	направленный	направленный
9,1–9,3	9,2–9,3	9,1–9,4	9,2–9,5	9,6–9,8	8,7–9,0
47	50	50	49	51	50
96	130	130	130	130	190
1,3–1,6/1,5–2,0	1,3–1,8/1,8–2,2	1,2–1,5/1,5–1,8	1,7–2,0/1,9–2,2	1,7–2,0/1,9–2,1	1,6–2,1/1,8–2,3
8,7	9,2	9,5	9,9	10,1	9,3
4800	5050	6100	5900	5050	7100
5,45	5,64	6,80	6,57	5,48	7,70
23,6	21,2	23,5	20,7	21,2	19,6
116,3	129,4	116,8	132,6	129,4	140
17,4	17,6	17,4	17,2	17,4	17,0
117,2	115,9	117,2	118,6	117,2	120
10,0	8,4	8,9	8,3	8,3	7,9
39,5	47,0	44,4	47,6	47,6	50
14,1	13,4	13,9	13,7	13,1	13,3
120,8	127,1	122,5	124,3	130	128,0
5,5	4,9	5,3	5,2	4,9	4,8
34,9	39,2	36,2	36,9	39,2	40
19,2	20,1	20,7	19,9	19,4	20,3
110	105,1	102,0	106,1	108,9	104,0
33,9	33,8	33,5	33,6	34,3	33,0
87,6	87,9	88,7	88,4	86,6	90
8	8	8	9	9	8
8	8	8	9	9	8
7	7	8	7	8	8
42	42	48	42	48	48
8	7	9	7	10	8
40	35	45	35	50	40
8	7	8	7	7	8
32	28	32	28	28	32
7	8	8	7	7	7
28	32	32	28	28	28
8	6	7	7	7	8
24	18	21	21	21	24
7	6	7	7	6	8
14	12	14	14	12	16
6,5	6,4	6,4	6,5	6,5	6,3
38,8	39,4	39,4	38,8	38,8	40
4,5	4,4	4,3	4,5	4,5	4,2
28,0	28,6	29,3	28,0	28,0	30
881	895	897	898	922	938
Лучшее торможение на мокром асфальте; хорошие проходимость и курсовая устойчивость на заснеженной дороге; тихие.	Высокие продольные сцепные свойства на льду и снегу; хорошая курсовая устойчивость на асфальте; экономичны.	Отличная проходимость; высокие поперечные сцепные свойства на льду; хорошее торможение на сухом асфальте, на зимней дороге и курсовая устойчивость; экономичны.	Высокие сцепные свойства на льду; хорошее торможение на асфальте.	Лучшее торможение на снегу; отличная проходимость; высокие сцепные свойства на льду; хорошие торможение на мокром асфальте и управляемость на зимней дороге.	Лучшие сцепные свойства на льду, разгон на снегу, торможение на сухом асфальте, суперэкономичные; хорошая управляемость на зимней дороге; высокая проходимость и комфорт.
Незначительные замечания в адрес управляемости на зимней дороге, курсовой устойчивости на асфальте и плавности хода.	Низкий уровень комфорта; небольшие замечания в адрес управляемости на зимней дороге, курсовой устойчивости на заснеженной дороге и проходимости.	Продольные сцепные свойства на льду ниже среднего; есть замечания касательно комфорта.	Незначительные замечания к управляемости на зимней дороге, курсовой устойчивости, проходимости и комфорту.	Слабое торможение на сухом асфальте; жесткие; незначительные замечания в адрес курсовой устойчивости и шумности.	Незначительные замечания по поводу курсовой устойчивости на асфальте.
Для любых зимних дорог, не спасают на зимнем бездорожье.	Экономичные шины для любых зимних дорог.	Экономичные шины для любых зимних дорог, легко справятся с бездорожьем.	Сильные шины, подойдут для любых зимних дорог.	Шины для любых зимних дорог, на бездорожье превращают авто в вездеход.	Лучшие шины почти во всем, годятся для любых зимних дорог и бездорожья.

БЮРО ПУТЕШЕСТВИЙ

Зарулем

105082, Москва, ул. Бакунинская, д.72
т. 495 961 11 51, т/ф 495 961 11 50
http://travel.zr.ru,
e-mail: turburo@zr.ru zrtravel@zr.ru

**"АВТОТУРЫ
БЕЗ ГРАНИЦ!"****ПОЕЗДКИ НА СВОИХ
АВТОМОБИЛЯХ****ТУР В КАВАЛЛИНО***

(рядом с Венецией)
Польша – Прага (2 ночи) –
Каваллино (неделя на море) –
Вена (2 ночи) – Венгрия

от 19 200 руб.**ТУР В ТЕРРАЧИНА***

(между Римом и Неаполем)
Венгрия – Вена (2 ночи) –
Верона (1 ночь) – Террачина
(неделя на море) – Милан (1 ночь) –
Дрезден (2 ночи) – Польша

от 26 600 руб.*** ДОПОЛНЕНИЕ
К ТУРАМ В ИТАЛИЮ**

Милан 3 ночи
с шопингом в аутлетах

от 4 350 руб.**ТУР В БОЛГАРИЮ**

(неделя на море)

от 8 250 руб.**ТУР В ХОРВАТИЮ**

(неделя на море)

от 11 550 руб.**БЛИЦ-ТУР В ЕВРОПУ**

Будапешт (1 ночь) —
Вена (2 ночи) — Прага (3 ночи) —
Дрезден (1 ночь)

от 15 880 руб.**РАЗРАБОТКА
ИНДИВИДУАЛЬНЫХ
МАРШРУТОВ****ДОПИНГ-КОНТРОЛЬ-2012/2013**

На этот раз мы проверили победителей прошлогодних зимних тестов: шипованные шины «Нокиан-Хаккапелита 7» в размерах 175/65R14 и 205/55R16 и фрикционные «Мишлен Икс-Айс 2» 195/65R15.

Условия прежние: сравнить показатели испытанных ранее и купленных годом позже покрышек, подтвердив (или опровергнув) соответствие товарной продукции месту, заработанному в наших тестах.

Шины, разработанные нашим северным соседом,

в обоих размерах мы смогли найти только выпущенные в России. Так что совпадения по месту производства не получилось. Зато с датой выпуска полный порядок – купленные шины произведены на свет годом позже тех, что предоставил для тестирования производитель.

С «Мишленом» возникли иные сложности – связанные с переходом на следующую модель, «Икс-Айс» третьего поколения. По этой причине выпуск шин старой модели был прекращен.

Мы смогли найти в продаже лишь экземпляры, изготовленные на четыре недели позже протестированных, хотя и на том же предприятии. Но разница в сроках выпуска все же существует – практически месяц.

Отрадно, что все проверенные шины оказались идентичны купленным. Сцепные свойства на разных покрытиях различаются не более чем на 3% – результат весьма достойный. Напомню, что все производители считают допустимым пределом идентичности для зимних шин разницу в 5–6%.

Результаты замеров

Шины		Лед		Снег	Мокрый асфальт	Сухой асфальт	Расход топлива, л/100 км	
		Тормозной путь (30–5 км/ч), м	Время круга, с	Тормозной путь (30–5 км/ч), м	Тормозной путь (60–5 км/ч), м	Тормозной путь (80–5 км/ч), м	при 90 км/ч	при 60 км/ч
Nokian HKPL 7, 175/65R14, шип	от производителя	15,3	20,1	10,7	22,0	36,9	5,5	4,1
	куплены	15,2	20,0	10,8	21,8	36,8	5,5	4,0
Разница		– 0,7%	– 0,5%	+ 0,9%	– 0,9%	– 0,3%	–	– 2,5%
Michelin X-Ice 2, 195/65R15	от производителя	20,0	17,9	10,9	21,1	33,4	6,4	4,3
	куплены	20,6	18,4	10,8	20,5	33,3	6,4	4,3
Разница		+ 2,9%	+ 2,7%	– 0,9%	– 2,9%	– 0,3%	–	–
Nokian HKPL 7, 205/55R16, шип	от производителя	17,5	17,0	10,7	20,4	34,6	6,4	4,3
	куплены	17,4	17,2	10,9	20,5	34,4	6,4	4,3
Разница		– 0,6%	+ 1,2%	+ 1,8%	+ 0,5%	– 0,6%	–	–

Сравнительные данные

Шины	Статус	Место производства	Дата выпуска
Nokian HKPL 7, 175/65R14, шип	от производителя	Россия	46-я неделя 2011 года
	куплены	Россия	43-я неделя 2012 года
Michelin X-Ice 2, 195/65R15	от производителя	Испания	42-я неделя 2011 года
	куплены	Испания	46-я неделя 2011 года
Nokian HKPL 7, 205/55R16, шип	от производителя	Россия	43-я неделя 2011 года
	куплены	Россия	42-я неделя 2012 года



859 баллов, что позволило им занять лишь девятую строчку в итоговом протоколе. Тем не менее соотношение цены и качества, равное 6,29, выводит их в середину нашего рейтинга.

Пятерку по ценам замыкает «Гудиер-УльтраГрип Айс Арктик».

Новинка прошлого года, но уже доработанная по замечаниям зарулевских экспертов. Внесенные изменения помогли этой шине подняться на вторую строчку в итоговой таблице. В данном случае цена 5050 руб. эквивалентна 922 баллам. По соотношению

ШИПЫ НА АСФАЛЬТЕ

Специально для любителей докатывать зимние шины летом мы сравнили тормозные свойства «шиповок» и летних шин на асфальте. Замеры провели на «Гольфе» в одних и тех же температурных

и дорожных условиях. Сравнительной летней шиной назначили одного из лидеров в этой номинации – «Континенталь-КонтипремиумКонтакт 5». Результаты – в таблице. Разница между очень

хорошими летними шинами и «шиповками» составляет 24–41% при торможении на мокрой дороге и 34–48% – на сухой. В метрах разница тормозных путей, естественно, зависит от начальной скорости торможения.

Условия торможения	Летние шины	Шипованные зимние шины	
	Тормозной путь, м	Тормозной путь, м	Отношение к результатам летних шин, %
Торможение с АБС (60–5 км/ч) на мокром асфальте	15,5	19,2–21,9	124–141
Торможение с АБС (80–5 км/ч) на сухом асфальте	24,6	33,0–36,4	134–148

цены и качества, равному 5,48, эта модель самая привлекательная среди «шиповок» первых брендов. На шестой ценовой позиции новинка «Пирелли» – «Айс Зеро». Продается за те же деньги, что и «Гудьер», но с 895 итоговыми баллами она менее выгодна по отношению цены к качеству – 5,64.

Седьмая ценовая строчка олицетворяет переход из первых рядов на вторую линию. Ее открывает новинка марки «Гиславед» – «Норд Фрост 100». Продаются за 4800 руб., наш результат – 881 балл и шестое место. Отношение цены к качеству, равное 5,45, практически равноценно гудьеровскому.

Чуть дешевле, за 4600 руб., продают модель «Нордман 4», родственную «Нокиан». Результат в 872 балла обеспечил седьмое место по итогам теста и более привлекательное отношение цены к качеству: 5,28.

Близкий ценник (4400 руб.) и почти равное число заработанных в тесте баллов (870) имеет корейская «Шука» – «Хэнкук-Винтер Ай-Пайк RS2». Соотношение цены и качества, равное 5,05, весьма привлекательно, учитывая довольно высокий уровень характеристик этой шины, опередившей «Бриджстоун».

Ровно столько же (4400 руб.) стоит нижекамская новинка с немецкими корнями – «Виагги-Брина Нордиго». По идеологии она схожа с шипованным «Близзаком». Кого первым осенило скрестить «липучки» с «шиповками», история пока умалчивает. «Виагги» в наших тестах набрала 821 балл, проиграв схожему по конструкции «японцу» 38 баллов. Однако из-за более скромной цены обошла его по отношению цены к качеству: 5,36. Тем не менее уступила по этому показателю «Нордману» и «Хэнкуку», у которых более высокий (на 50 баллов) итоговый результат в наших испытаниях. **ЭР**



Выражаем признательность шинным компаниям-производителям, предоставившим на тест свою продукцию, а также сотрудникам полигона АВТОВАЗа и тольяттинскому «Волга-шинторгу» за техническую поддержку.

В тестировании шин Сергею МИШИНУ помогли Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ.



Высоковольтные провода «СтартВОЛЬТ»

Ваш автомобиль становится гоночным болидом!

- Диаметр сечения провода - 8 мм
- Пробивное напряжение - 40 кВ
- Пониженный коэффициент потерь энергии
- Два изолирующих слоя из силикона
- Отличное подавление электромагнитных помех
- Токпроводящий сердечник изготовлен из стекловолокна, пропитанного углеродом
- Рабочий диапазон температур от -40°C...265°C
- Увеличенный срок службы



адреса ближайших магазинов на сайте

www.startvolt.com

**+ 10 фото**

ЧИСЛО ЗВЕРЯ

Lamborghini
Gallardo LP 560-4 |
Производство Италия |
Цена 11 280 000 руб. |
Автор
Михаил Гзовский |
Фото
Константин Якубов



Признаться, я сел за руль «Гайярдо» с тремором рук и тахикардией. Помимо чисто объективных опасений (ведь эта заднемоторная полноприводная bestия наверняка заведет меня с пол-оборота!) выплыл и суеверный страх: номер 666, разбитое зеркало в пассажирском солнечном козырьке... «Зеркало заказали уже. Пассажир один умный решил не пристегиваться и влетел в него головой, – сокрушается Константин, специалист по продажам салона «Ламборгини», – Ездил на «Ламборгини» когда-нибудь? Нет? Тогда сам не тронешься. Садись, покажу».



⬆ Завораживающий профиль назвать устаревшим язык не повернется, хотя модель в этом году и отпраздновала десятилетие.



Газ! Удар в спину, и он готов порвать асфальт своими 19-дюймовыми шинами.

ГДЕ У НЕГО КНОПКА?

Согнувшись в три погибели (высота машины всего 1165 мм), прыгаю в жесткое кресло для инструктажа. На первый взгляд, всё обычно – мотор заводится ключом, педалей, слава богу, не четыре. Ага, вот и первая загадка: селектор трансмиссии с позициями *Sport*, *A* и *Corsa*. Позвольте, а где же «паркинг» и «задний ход»? Кнопка включения задней передачи нашлась под левым воздуховодом на передней панели, а «паркинг»... его нет вовсе!

На самом деле никакого сатанизма: дело в том, что «Гайярдо» оснащен 6-ступенчатой механической коробкой с автоматическим управлением, проще говоря – роботом. Поэтому прежде, чем заглушить мотор, нужно поставить коробку, как и обычную механику, либо на передачу, либо в «нейтраль» и запереть колеса ручником. Нейтральную сам я не нашел бы никогда – она включается, если одновременно потянуть на себя подрулевые лепестки. Еще не тронулся, а уже приключения! «Пока ключ из замка не вынешь, крышка бензобака не откроется; ручка отпирания капота вот здесь, за водительским сиденьем, руку через подголовник просунь. Береги колеса: запасы нет. Счастливого покататься», – окончательно убивает Константин, и я включаю стартер.



⬆ Спидометр, размеченный до 340 км/ч, и тахометр с красной зоной после 8500 оборотов... Намек понял!

➡ Сиденья великолепны – неубийственно жесткие, отлично профилированные и с электроприводами.

⬇ Так выглядит контроллер роботизированной коробки передач. Над ним кнопки управления пневмоподвеской и включения камеры заднего вида.



⬇ Кнопка заднего хода живет в абсолютно непривычном месте.





❏ Второстепенные для гражданской машины данные о давлении и температуре масла в гоночном авто нелишни.

❏ Одна из изюминок салона – ряд массивных клавиш, в котором мирно уживаются управление электростеклоподъемниками и отключение системы стабилизации.



НА ЦЕПИ

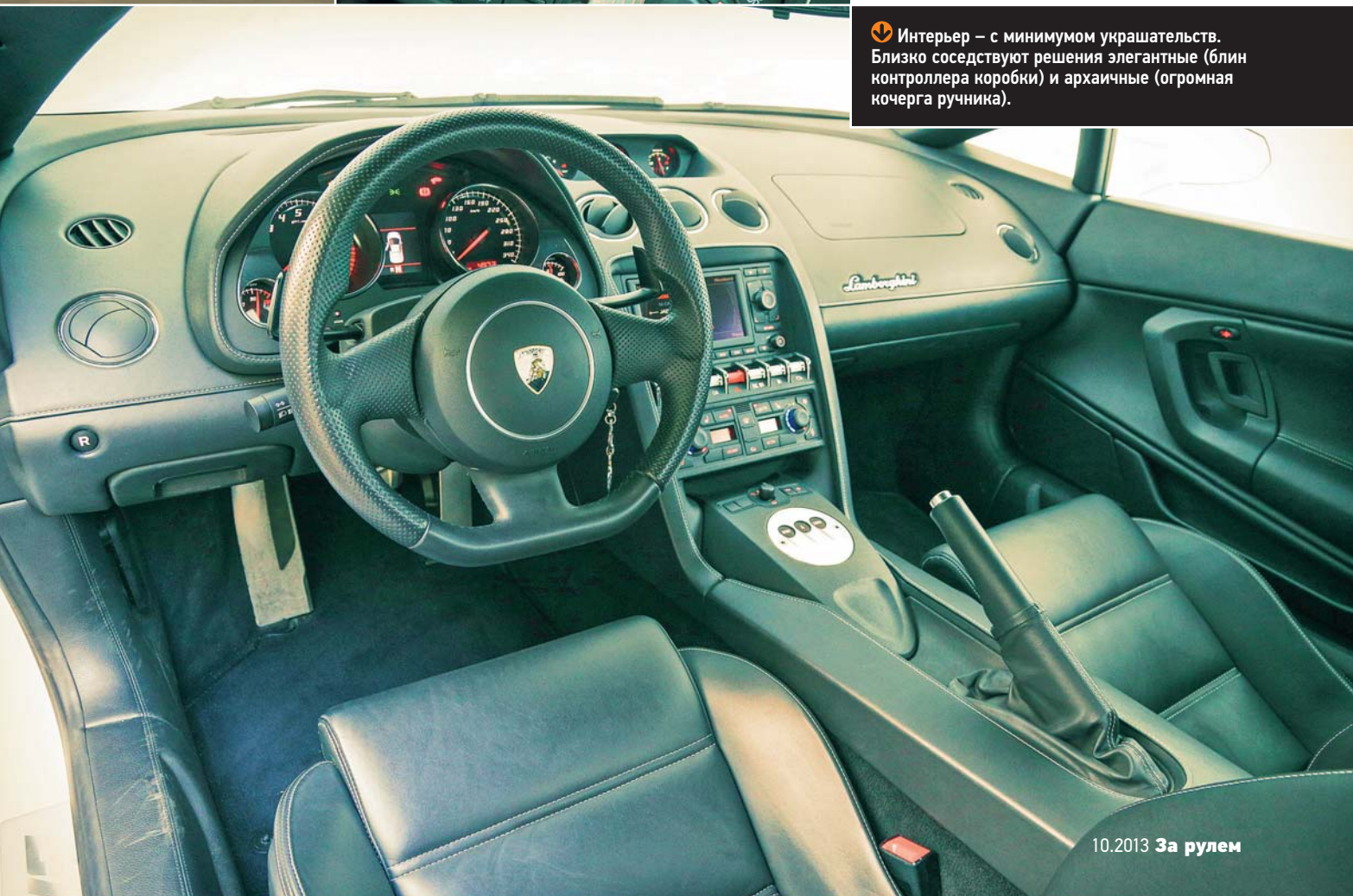
Мотоциклетный по темпу подскок оборотов... и маленькая война! Ядерный взрыв где-то за спиной, в моторном отсеке, и отголоском – жесткие выстрелы выхлопа. Viva Italia!

Правый подрулевой на себя – есть первая передача. Добавляю газа тугой педалью, и «Гайярдо» лениво, с вибрацией и небольшими рывками, сдвигается с места. Да, в первые же секунды понимаю: это не рафинированный «Порше-911», не интеллигентный в повседневной жизни «Ягуар ХКR-S» и даже не соплатформенный «Ауди-R8». Скорее уместна аналогия с неотесанным мужланом – «Доджем-Вайпер SRT8»!

Впрочем, чему удивляться? «Ламбо» всегда придерживалась собственных принципов. В конце концов, кто еще из производителей суперкаров выпускает тракторы? Именно случайно найденная в Интернете итальянская фотосессия машины и трактора «Ламборгини» натолкнула на вопрос: а живут ли тракторы этой итальянской марки в России? Еду искать!

Штатная навигация на средней паршивости дисплее ведет от салона через все московские кольца на юг. В пробках

❏ Интерьер – с минимумом украшательства. Близко соседствуют решения элегантные (блин контроллера коробки) и архаичные (огромная кочерга ручника).





⬇ Он – настоящий! Даже горизонтальная полоса сот охлаждения двигателя солидная, металлическая.



⬇ Большие зеркала – главная надежда в городе. Отчасти спасет камера заднего вида. О парктрониках забудьте!



⬆ Сквозь стекло крышки капота можно любоваться 10-цилиндровой бестией. Причем в темное время суток мотор подсвечивается!

⬇ «Береги мою аппаратуру», – напутствовал фотограф, погружая кофр в багажник. Понимаете, о чем он?



⬇ Ах, ах – в комплекте «спасательного» оборудования для шин белоснежные перчатки с фирменной символикой.



«Ламбо» томится и томит: обзорность портят широкие стойки и щель в заднем стекле; хорошо, хоть зеркала удобные. Тормоза – кошмар. По ощущениям, это керамика, хотя на деле – перфорированная сталь. На городских скоростях шлифованная алюминиевая педаль очень тугая, о точности замедления речь не идет. Подвеска тычет в кресло на каждой кочке. Довершает картину тяжеленный руль – крутя одной рукой, не припаркуешься.

МЕРТВАЯ ХВАТКА

Итак, «Гайярдо». Самый массовый спорткар в линейке «Ламборгини». Только за первые семь лет производства (с 2003 года) их сделано более 10 000 штук. Шасси от «Ауди-R8», натянутый на алюминиевую раму алюминиевый же обвес (крылья и двери) вперемежку с термопластиком. Первый «Ламбо», на который не ставят двери-гильотины. Но и без них успех

у столичного автобомонда обеспечен. Вот поравнялся и притормозил «Порше-Кайман», а вот на хвосте висит и не хочет соскакивать спортбайк. Уезжая, одобрительно машет рукой с вытянутым большим пальцем. Друг, а ведь я тебя могу догнать: 5,2 л V-образной «десятки» (звучит непривычно, правда?) выдают на-гора 560 сил. Трансмиссия отводит на заднюю ось 70% крутящего момента в 540 Н·м. Итог – сокрушительный разгон до первой сотни за 3,7 с под рев мотора, вышедшего на максимум мощности при 8000 оборотов!

Эмоций через край даже в автоматическом режиме, а ведь можно уйти в «спорт» – и тогда коробка с характерной перегазовкой мотора соскакивает на передачу вниз, не позволяя стрелке тахометра упасть ниже 4000 об/мин. Таинственная *Corsa*, как выяснилось, распускает сдерживающую электронику и дает возможность истинному гонщику использовать весь потенциал

авто. И конечно, подрулевые лепестки: можете не сомневаться, коробка честно удержит вжвливенную передачу.

Педаль в пол: выстрел со 100 км/ч такой, будто я стартовал с места на каком-нибудь спортседане! Увы, мы не в Германии, эксперименты со скоростями, на которые способно это купе, здесь вне закона. И все же именно сейчас становится понятно, что тормозные колодки по команде намертво влипают в диски, а налитой обратной связью руль дает стопроцентную гарантию траекторной безупречности.

Крены? Такого слова в лексиконе «Гайярдо» нет. Как нет и клевков при торможении и приседаний на разгоне – их сглаживают системы «анти-дайв» (anti-dive) и «анти-сквот» (anti-squat). Ну и конечно, полный привод с вязкостной муфтой и самоблокирующимся (45%) задним дифференциалом: он рождает чувство нереальности, настолько цепко стоит машина на дуге.



TOYOTA TESTED*

ПРОГРАММА СЕРТИФИКАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ С ПРОБЕГОМ



TOYOTA

СТРЕМИТЬСЯ
К ЛУЧШЕМУ



Только лучшие новые автомобили становятся
лучшими автомобилями с пробегом.



Выберите автомобиль с пробегом
на сайте www.toyota-tested.ru



Комплексная проверка по 136 пунктам

Тщательная проверка технического состояния автомобиля
и гарантия отсутствия нарушений геометрии кузова



Лаборатория чистоты

Очистка автомобиля по уникальной японской технологии
с использованием пара и ионов серебра



Базовое обслуживание

Замена масла в двигателе, масляного, воздушного
и салонного фильтров



Еще один год под нашей защитой

Для Вашей уверенности на дорогах мы дарим Вам еще 1 год
постгарантийной поддержки

Узнать список дилеров — участников программы Toyota Tested, а также получить
дополнительную информацию Вы можете на сайте www.toyota-tested.ru
или в Службе клиентской поддержки Toyota: 8-800-200-57-75 (звонок бесплатный).

* Тойота Тестед. Реклама.



➤ На высоких скоростях из двери выныривает спойлер. Принудительно откинуть его нельзя. Под задним бампером пара сдвоенных патрубков выпуска, обрамленных диффузором.

➤ Этот малыш формально слабее «Гайярдо» в 22 раза, зато готов чистить дорожки от снега и пахать.



ЗАГОРОДНОЕ ШОССЕ

Городской пейзаж сменила загородная пастораль. «Ламборгини» приплясывает на неровностях, а я с опаской наблюдаю за ухудшающейся дорогой. В городе неожиданно выяснилось, что «лежачие полицейские» этому купе не страшны – дорожный просвет в 120 мм сравним с клиренсом многих легковушек. К тому же его можно увеличить на 5 мм при малых скоростях, задействовав переднюю пневмоподвеску. А вот ямы и грубые стыки на шоссейной скорости чреватые печальными последствиями. Да еще и острые, выгрызенные края по границе обочин... Ау, где вы, деревенские родственники?

По иронии судьбы отыскать в России трактор «Ламборгини» оказалось сложнее, чем спортивного

представителя фамилии. Где-то под Калугой живет пара, но один в ремонте, а второй не поставлен на учет, а потому не покидает территорию хозяйства. В Волоколамском районе еще несколько экземпляров, у которых на знакомство с нами не нашлось времени – работа!

Ура, несколько новых красавцев готовы позировать. Мне в обмен на «посидеть в «Гайярдо» даже удалось провести тест-драйв 25-сильного трактора-малыша. Как же легко и безопасно управлять им после суперкара! Рычаг в D, и две педали газа под правой ногой: жму одну – еду вперед, бросаю – останавливаюсь; давлю другую – ползу назад. Трактор оказался неожиданно юрким, крутится волчком на крохотном пятячке. А как хорош, чертяка! Семейная харизма!

Но время возвращаться в гоночную среду. «Покажи, на что он способен», – на прощанье публики требует шоу. Палец тянется к гряде стальных кнопок на консоли и отключает систему стабилизации. Газ! Удар в спину, и он готов порвать асфальт своими 19-дюймовыми шинами. Шлейф дыма из-под колес, и «ламбо», чуть вильнув хвостом, бросается вперед с бесовской силой. Но я уже чувствую – ты ведь не так неукротим, как казалось поначалу, правда? Уже подкатываясь к стоянке автосалона, я осознал – несколько дней с «Ламборгини» превратили внутренний страх и напряжение в азарт и незаметно влюбились меня в этот адский «карт». Но все же я остался под властью суеверия. И теперь точно знаю – число зверя не 666, а 560!

3Р



➤ Вот она, убийца спорткаров! По Подмосквовью на «Ламборгини» порой приходилось красться.



Океан эмоций, дьявольская цепкость, бездна ускорения!



Жаль, все это невозможно оценить в полной мере за пределами спортивных трасс.

Редакция благодарит компанию «Lamborghini Москва» за предоставленный автомобиль и торговый дом «Крафтрэй-Кунцево» за помощь в организации съемки.

НОВАЯ ШИНА ICE ZERO™. БУДЬ ГОТОВ К РУССКОЙ ЗИМЕ.



КОНТРОЛЬ НАД МОЩНОСТЬЮ

РЕКЛАМА




ТЕХНОЛОГИЯ ДВОЙНОГО ШИПА DUAL STUD*.



УНИКАЛЬНЫЙ ДВОЙНОЙ ШИП: БЕЗУПРЕЧНОЕ СЦЕПЛЕНИЕ И ТОРМОЖЕНИЕ НА ЛЬДУ

НОВАЯ ШИНА PIRELLI ICE ZERO™ С ПРИМЕНЕНИЕМ УНИКАЛЬНОЙ ТЕХНОЛОГИИ ДВОЙНОГО ШИПА DUAL STUD* СОЗДАНА ДЛЯ ЭФФЕКТИВНОГО ВОЖДЕНИЯ ДАЖЕ НА САМОЙ СЛОЖНОЙ ЗИМНЕЙ ДОРОГЕ. ДВОЙНОЙ ШИП ПОЗВОЛЯЕТ УЛУЧШИТЬ ПОВЕДЕНИЕ ШИНЫ НА ЛЬДУ, А БОЛЕЕ ШИРОКОЕ ОСНОВАНИЕ ШИПА ПРИЗВАНО ОБЕСПЕЧИТЬ ОТЛИЧНОЕ СЦЕПЛЕНИЕ И КОРОТКИЙ ТОРМОЗНОЙ ПУТЬ. С НОВОЙ PIRELLI ICE ZERO™ ВЫ ПЕРЕХОДИТЕ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ И КОМФОРТА**. ЗИМНЕЕ ВОЖДЕНИЕ — С ЛЕТНИМ УДОВОЛЬСТВИЕМ!

* Дуал Стад. ** В сравнении с шинами Pirelli предыдущего модельного ряда.



Toyota Venza

В 2005 году на автосалоне в Детройте представили концепт FT-SX, ставший прообразом появившейся в 2008-м «Вензы». Производство наладили в Кентукки, в 2012 году модель пережила фейслифтинг.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 2,7 л (185 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: автоматическая 6-ступенчатая.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Элеганс», «Элеганс Плюс», «Престиж».

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 570 000–1 776 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: бензин, 2,7 л, 185 л.с., 6-ступенчатый автомат, полный привод, «Престиж», 1 776 000 руб.

Новичок полноприводный кроссовер Toyota Venza | **Лидер** Nissan Murano |
Автор Максим Гомянин |
Фото Александр Кульнев

ВЫБОРНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ



i Nissan Murano

Кроссовер назвали в честь итальянского острова Мурано, известного с XV века своими изделиями из стекла. С 2005 года официально продают в России. Второе поколение модели показали в Лос-Анджелесе в 2007-м.

ДВИГАТЕЛЬ:
бензиновый, 3,5 л (249 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: вариатор.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
XE, SE, SE+, LE, LE+, LE-R.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
1 585 000–1 880 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
бензин, 3,5 л, 249 л.с., вариатор, LE-R,
1 880 000 руб.

С нынешнего лета «Тойота-Венза» в России продается официально. Для успешной карьеры ей придется переманить электорат у «Ниссана-Мурано», давно и, кажется, прочно сидящего в кресле главы сегмента.

ОБЕЩАНИЯ КАНДИДАТОВ

Покупатель в наше время избирательный – в смысле «придирчивый». «Тойота» решила завоевать сердца и кошельки граждан разнообразием предложений и цен, добавив к полноприводной «Вензе» переднеприводный вариант, доступный лишь в базовой комплектации «Элеганс». «Мурано» же в России только полноприводный.

Судя по внешности, эти двое вообще не хотят друг с другом бороться. «Венза» – обладатель ярко выраженного универсального кузова, у заметно более рослого «Мурано»



+ 15 фото



📍 Салон «Вензы» напоминает «Кэмри» и «Хайлендер», но смотрится он дороже. Показалось странным, что у центральных дефлекторов вентиляции нет барашков для регулировки воздушного потока.



📍 Слева от ступицы руля предусмотрено «потайное» отделение для хранения мелких монет.



📍 Четыре автоматических стеклоподъемника – редкость на японских машинах. Сказывается американская прописка.



📍 Карманы дверей большие, с нишами для бутылок.

формы кроссовера. Но хозяйственные обводы «Тойоты» обманчивы. Дорожный просвет у нее под стать иным «проходимцам». В районе картера двигателя (защиты нет) 205 мм – на 25 мм больше, чем у оппонента. А сзади превосходство в 35 мм!

Выпускная система «Мурано» очень уж приближена к дороге. И хотя в распоряжении водителя кнопка блокировки муфты, заезжать на серьезное бездорожье сразу не хочется. В «Вензе» все отдано на откуп электронике, что тоже не провоцирует лезть в грязевые дебри. К тому же свесы у нее заметно больше, чем у «Мурано», оттого угол въезда меньше ниссановского на 5°, а съезда – на 6,5°.

В любой машине есть детали, которые замечаешь не сразу, но на них в итоге строится отношение к автомобилю в целом. В «Тойоте» капот подпирает «палка», уплотнители моторного отсека тонковаты. А вот на «Ниссане» явно не сэкономили: у капота газовые упоры, шумоизоляцию моторного отсека обеспечивают толстые уплотнители. Здесь симпатии

группы товарищей, скрупулезно относящихся к мелочам, явно будут отданы старожилу сегмента. Но есть и ложка дегтя – горловины бачков омывающей и охлаждающей жидкостей уж слишком близко друг к другу. Неопытный водитель, чего доброго, перепутает.

ЗАСЕДАНИЕ ОТКРЫТО

Широко распахнутая дверь «Вензы» так и заывает на водительское кресло. Здесь полно электрорегулировок, спинка широкая и высокая – дискомfort рослым не грозит. Легко настроив под себя удобное сиденье, оглядываю рабочее место. Интерьер визуально богаче ниссановского, всё благодаря удачно выбранному цветовому решению и фактуре пластика (впрочем, на ощупь они дубовые). На центральной консоли разместился селектор автомата, подставка для телефона и блок климат-контроля, будто сжатый второпях дизайнерами. Из-за этого управление климатом показалось не совсем логичным. Сев за руль первый раз, захотел отрегулировать температуру для себя, но... сделал это для пассажира.

Toyota Venza

Комплектации	«Элеганс»	«Элеганс Плюс»	«Престиж»
Двигатель	2,7 л (185 л.с.)		
Цена, руб.	1 570 000	1 671 000	1 776 000
Тип привода	передний	полный	
Доступные опции			
Двухзонный климат-контроль	базовое оснащение		
Пуск двигателя кнопкой	—	—	базовое оснащение
Функция памяти для сиденья водителя	базовое оснащение		
Камера заднего вида	—	базовое оснащение	
Многофункциональный руль	базовое оснащение		
Электрпривод двери багажника	—	—	базовое оснащение
Иммобилайзер	базовое оснащение		
Система распределения тормозных усилий	базовое оснащение		
Система стабилизации	базовое оснащение		



Видеорегистратор ParkCity DVR HD 710

- Суперкачество изображения в любое время суток
- На базе новейшего набора микросхем Ambarella A5
- GPS-приемник с предустановленной базой данных расположения полицейских радарных комплексов
- Установка максимального значения скорости и звуковое оповещение при превышении
- Многослойная стеклопластиковая оптика для более четкого изображения и лучшей детализации
- Запись в качестве Full HD
- Интуитивно понятное управление
- G-сенсор и экстренная запись файлов с защитой от стирания
- Программа Super Car отмечает маршрут передвижения по картам Google maps
- Фотосъемка в формате JPEG



Эксклюзивный дистрибьютор
на территории стран СНГ ООО «АВТОДЕН»
Тел.: + 7 (495) 937 21 81

www.autoden.ru

i Nissan Murano

Комплектации	XE	SE	SE+	LE	LE+	LE-R
Двигатель	3,5 л (249 л.с.)					
Цена, руб.	1 585 000	1 705 000	1 750 000	1 790 000	1 835 000	1 880 000
Доступные опции						
Двухзонный климат-контроль	базовое оснащение					
Пуск двигателя кнопкой	базовое оснащение					
Функция памяти для сиденья водителя	—	—	—	базовое оснащение		
Камера заднего вида	—	базовое оснащение				
Многофункциональный руль	базовое оснащение					
Электропривод двери багажника	—	—	—	базовое оснащение		
Иммобилайзер	базовое оснащение					
Система распределения тормозных усилий	базовое оснащение					
Система стабилизации	базовое оснащение					



⤴ Клавиши на панели приборов следует нажимать сбоку, а не давя пальцем на пиктограмму.



⤴ Дверной карман слишком узкий, влезет разве что журнал. Неудобно.



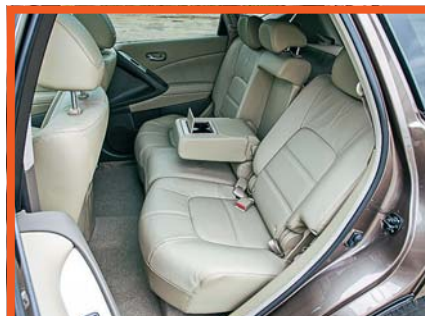
⤴ Автоматический стеклоподъемник только у водителя. Опять экономия на мелочах.



⤴ Дизайн оригинален, и качество отделки неплохое. У руля электро-регулировки, но ряд эргономических решений показался спорным.



⬆ Сиденье расположено выше передних кресел, есть возможность регулировать спинку. В подлокотнике два подстаканника.



⬆ У заднего дивана регулируется наклон спинки. Над головой простор, а центральный туннель совсем небольшой.



⬆ Проем довольно широкий, без бортика, под полом докатка. По замерам (до полки), багажник на 8 л меньше, чем у «Ниссана».



⬆ Чтобы сложить спинку дивана, достаточно потянуть за ручки в багажнике. Вернуть все в исходное положение получится лишь вручную.



⬆ Для кроссовера такого класса 388 л – вполне достаточный объем багажника.



⬆ Потянув за ручку, складываем часть спинки заднего дивана. Нажимаем кнопку – и сложенная спинка, не торопясь, поднимется.

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Игорь СЕРГЕЕВ

(Новосибирск),
владелец
«Тойоты-Вензы»
(пробег 10 000 км)



До этого автомобиля у меня была «Хонда-Аккорд». Но семейные обстоятельства потребовали

более габаритной машины. Хотелось также полного привода и уровня комфорта повыше. Так я пришел к «Вензе»: в ней все удобно и понятно. И пластик ее мне нравится. Самое главное, что после трансформации заднего ряда можно получить двухспальную кровать. «Музыка» JBL качественная, адаптирована под «Айфон», даже место для него имеется. Сиденья с регулировками и памятью на двух водителей. Шумоизоляция в принципе

неплохая, но иногда на дороге с крупным щебнем камни барабанили по задним аркам уж очень настойчиво. Думаю усилить «шумку» сзади.

Руль информативный, хотя на «Аккорде» был все же лучше. Расход по городу умеренный: 12–15 л, за городом укладываюсь в 10 л. Для семьи автомобиль просто идеальный как на дальних расстояниях, так и по магазинам проехаться. Да и на природе выбраться клиренс позволит, если, конечно, грязь не месить.

Длинная колесная база «Вензы» позволяет разгуляться на заднем ряду. Хочется большего комфорта? Несложно отрегулировать наклон спинки и опереться на крупный подлокотник. Диапазон регулировки спинки не такой обширный, как в «Мурано», но его вполне хватает, чтобы развалиться, будто дома в любимом кресле.

А вместо телевизора любоваться небом сквозь огромную панорамную крышу. Жаль только, третьему пассажиру придется поджать ноги – мешает крупный центральный туннель.

Дверь багажника открывается и закрывается с кнопки на брейлоке. Для перевозки длинномеров достаточно потянуть за ручки, расположенные

по бортам, – и разрезная спинка упадет на подушку дивана.

Чем ответит конкурент?

Заседание в «Мурано» затянулось. Богато, но не покидает ощущение, что где-то сэкономили. Сиденье и руль приходят в движение, как только завожу мотор. Кресло пухлое и удобное, но мне не хватает длины спинки. Почему автоматический стеклоподъемник только один, а в узкий карман помещается разве что журнал? Это портит впечатление от салона, в целом неплохо скомпонованного. По центральной консоли разбросаны кнопки и крутилки управления климатом, мультимедиа, навигацией. Разобраться, что где, не составило труда. Но вот клавиш, расположенных рядом с левой ногой водителя, не видно.



ПРОЯВИ СТАЛЬНОЙ ХАРАКТЕР

Gillette®

ЛУЧШЕ ДЛЯ МУЖЧИНЫ НЕТ™

**GILLETTE FUSION PROGLIDE
НОВАЯ СПЕЦИАЛЬНАЯ СЕРИЯ ДЛЯ
ОЛИМПИЙСКИХ ИГР В СОЧИ**

www.Gillette.ru

#innersteel

Александр Овечкин: игрок Олимпийской сборной по хоккею.



Реклама.



Широкая колея вкупе с низким кузовом создает ощущение, что «Тойота-Венза» на дороге стоит увереннее «Ниссана». И оно не обманчиво.

Электрoprивод двери багажника работает так же споро, как в «Тойоте». Но хозяйственное отделение «Ниссана» чуть объемнее (по нашим замерам, на 8 л), а трансформация удобнее: спинка дивана складывается с помощью ручек так же быстро, как и в «Вензе». А вот чтобы ее поднять, водителю Мурано достаточно коснуться кнопок, включающих электроприводы, — «Венза» же такого

Модель	TOYOTA VENZA	NISSAN MURANO
Дорожный просвет, мм		
a	205	180
b	200	180
c	205	170
Угол, град.		
<i>α</i>	17,0	22,0
<i>β</i>	21,5	28,0
<i>γ</i>	16,5	15,0

Скорость, км/ч	80	100	120	140	Максимум при разгоне 0–100 км/ч
TOYOTA VENZA	65,6	67,2	70,8	74,1	72,2
NISSAN MIRANO	63,0	66,5	69,1	71,1	76,0

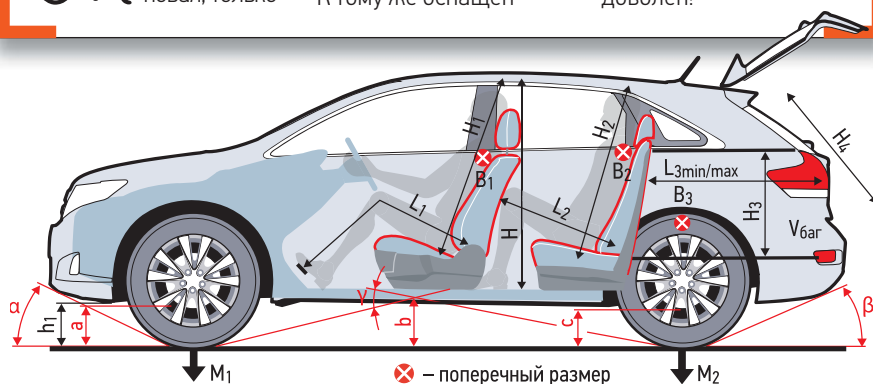
**Игорь
АНДРЕЙЧЕНКО**
(Москва),
владелец
«Ниссана-Мурано»
(пробег 2400 км)



Машина у меня
Новая, только

Мне нужен автомобиль для дорог не хуже укатанной гравийки и устойчивый на шоссе. Для такой задачи «Мурано» из своего ценового сегмента подходит лучше всех. К тому же оснащен

Несколько минусов: не нравится отсутствие подбутьльников в дверях, работа задней подвески на неровностях, есть огрехи сборки (российская). В списке стандартного оснащения отсутствуют ходовые огни. Но в целом машины, конечно, доволен!



Модель	L ₁ мм	H ₁ мм	B ₁ мм	H мм	L ₂ мм	H ₂ мм	B ₂ мм	L ₃ min/max мм	H ₃ мм	B ₃ мм	H ₄ мм	V _{бар.} л	M ₁ , кг(%)	M ₂ , кг(%)	M (M ₁ +M ₂), кг	h ₁ мм
TOYOTA VENZA	980—1180	975	1500	1190	695—935	950	1465	980/1990	400	1060	925	380	1036 (55,6)	828 (44,4)	1864	230
NISSAN MIRANO	1015—1205	1040	1520	1250	655—895	995	1480	925/1885	405	1100	915	388	1105 (57)	838 (43)	1943	280



Реклама

**ШИНЫ DUNLOP ГОТОВЫ
К ЛЮБЫМ ПОВОРОТАМ!**



**GRASPIC
DS-3**



**SP WINTER
ICE01**



**GRANDTREK
SJ6**



**WINTER
MAXX**
НОВАЯ ШИНА

WWW.DUNLOP-TIRE.RU



⬆ Субъективно разгонная динамика кроссоверов в городе одинакова. Однако к 120 км/ч «Мурано» отрывается от «Вензы» на 4,1 с.

не предлагает. «Тойота» берет свое при сложенных спинках заднего ряда: получается передвижная мини-квартира!

ВЫЕЗДНОЕ СОВЕЩАНИЕ

Интересно, что при умеренном темпе езды «Тойота» шумнее, зато при интенсивном разгоне берет реванш – мотор «Мурано» ее перекрикивает. Любопытно и то, что при солидной разнице в мощности тестовых экземпляров (64 л.с. в пользу «Мурано») у них до 40 км/ч схожая динамика и лишь после этого рубежа «Ниссан» ожидаемо уходит в отрыв.

В городской толчее автомат «Тойоты» не так понравился, как вариант «Мурано». Нет, агрегат хорош, но «Ниссан» позволяет чуть больше: только что ты плавно плыл в потоке – и вот уже резкое ускорение без задержек. Как такому не симпатизировать?

А вот по плавности хода и управляемости «Венза» впереди. Хотя 19-дюймовые колеса иногда неприятно бухают даже в неглубоких выбоинах, зато подвеска охотно глотает мелкую дорожную рябь. Да и прямую «Тойота» держит отменно и предсказуема в колесах. В общем, дает расслабиться.

«Ниссан» без проблем и постоянных звуков переносит каверзы асфальта и поначалу радуется вальсальной

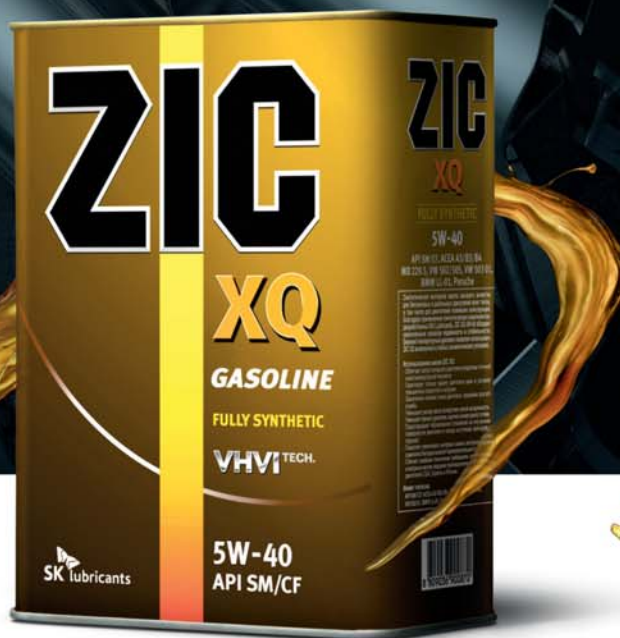
Данные производителя

Модель	TOYOTA VENZA	NISSAN MURANO
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база колея спереди/сзади	4833/1905/1610/2775 1635/1630	4835/1885/1720/2825 1610/1610
Объем багажника, л	975/1988	402/838
Радиус поворота, м	5,96	5,7
Снаряженная/полная масса, кг	1945/2340	1905/2360
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,6	8,0
Максимальная скорость, км/ч	180	210
Топливо/запас топлива, л	A95/67	A95/82
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	13,3/8,0/10,0	14,9/8,6/10,9
Выбросы CO ₂ , г/км	237	н.д.
ДВИГАТЕЛЬ		
Расположение	бензиновый	бензиновый
Конфигурация/число клапанов	спереди поперечно P4/16	спереди поперечно V6/24
Рабочий объем, см ³	2672	3498
Степень сжатия	10,0	10,3
Мощность, кВт/л.с.	136/185 при 5800 об/мин	183/249 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	247 при 4200 об/мин	336 при 4400 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	A6	A6 (CVT)
Передачные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х.	3,30/1,90/1,42/1,00/ 0,71/0,61/4,15	2,37–0,44/1,77
Главная передача	4,36	5,17
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/«Мак-Ферсон»	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/ дисковые вентилируемые
Размер шин	245/55R19	235/65R18

ZICXQ* ЗА МАШИНОЙ СЛЕЖУ Я



ВСЕГДА НА ЗАЩИТЕ
ВАШЕГО ДВИГАТЕЛЯ!



Реклама



Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
TOYOTA VENZA	10 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	96
NISSAN MURANO	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	95

поступью, но в поворотах кренится и в колеях ведет себя нервно, требуя активной работы рулем.

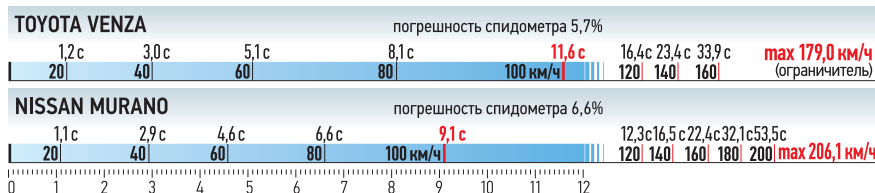
В общем, проведя пару дней с этими «японцами», поймал себя на мысли: ни в том ни в другом спешить не хочется.

И ГОНКУ ВЫИГРЫВАЕТ...

Итак, выборный марафон выигрывает «Ниссан», однако перевес в его пользу измеряется всего двумя десятками балла. Старожил рынка богаче, мощнее и, на мой взгляд, представительнее внешне.

Ну а «Тойота» покоряет эргономичными креслами, более точным управлением и достойной плавностью хода. Так что «Венза» имеет серьезные шансы если не сместить «Мурано» с пьестала, то по крайней мере получить должность его первого зама. **ЗР**

Разгон и максимальная скорость (замеры ЗР)



Эластичность

TOYOTA VENZA	
60-100 км/ч	6,4с
80-120 км/ч	8,1с
NISSAN MURANO	
60-100 км/ч	4,4с
80-120 км/ч	5,5с

ВЫБЕГ

TOYOTA VENZA	
120-50 км/ч	1676 м
50-0 км/ч	796 м
NISSAN MURANO	
120-50 км/ч	1570 м
50-0 км/ч	649 м

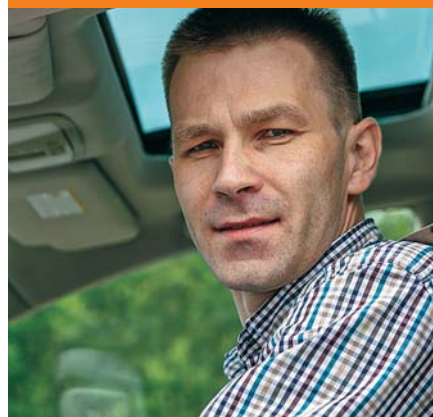
ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

TOYOTA VENZA	
путь	41,5 м
замедление	9,30 м/с²
NISSAN MURANO	
путь	40,0 м
замедление	9,65 м/с²

Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
TOYOTA VENZA	9	8	8	8	8	8	8	9	9	8	9	8	9	7	7	8,2
↑ Удачный симбиоз кроссовера и универсала. Хорошая плавность хода. Удобные передние кресла.																
↓ Ряд бюджетных решений в салоне, центральный тоннель стеснит третьего пассажира сзади. В движении шумнее конкурента.																
NISSAN MURANO	8	9	8	8	9	10	9	8	8	9	8	9	7	8	8	8,4
↑ Хорошая работа вариатора, разгонная динамика бодрит. Удобная трансформация заднего ряда.																
↓ Короткие спинки передних сидений. Ограниченная обзорность назад. Скромные всесезонные способности.																

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретным соперником. Максимальная оценка — 10 баллов (ideal), 8 баллов — норма для этого класса машин.



Максим Томянин

ГОЛОСУЕМ РУБЛЕМ

Наша недавно установленная традиция — оценивать выгодность покупки, деля итоговую балльную оценку на цену конкретных тестовых экземпляров. В этот раз арифметика выводит в лидеры «Тойоту-Вензу». На мой взгляд, заслуженно!

Toyota Venza: 4,61

Nissan Murano: 4,46

GAZель Next

МЕНЯЕТ ВСЁ



Оцинкованный кузов



3 года гарантии или 150 000 км



20 000 км интервал ТО



4,6 руб – затраты на 1км пробега¹



от 699 000 руб. – цена²



2 года – кредит и лизинг без переплаты³

Реклама

azgaz.ru
8-800-700-0-747



¹ – Оценка фактических затрат на 1 км из расчета пробега 180 тыс. км. за 3 года. При расчете учитывались: расходы на топливо, плановое ТО с учетом замены быстроизнашиваемых деталей, страховки и налоги. ² – Для автомобиля Газель Next в комплектации шасси (A21R22). ³ – Субсидированная ставка по кредиту составляет 0% годовых и отражает затраты клиента на покупку автомобиля в кредит на основных условиях акции «Рассрочка на 2 года + ТО в кредит» при одновременном предоставлении официальным дилером «ГАЗ» специальной цены автомобиля, что делает такие затраты сопоставимыми с расходами на кредит со ставкой 0% годовых. Основные условия программы: кредит в рублях, срок 24 мес., первоначальный взнос от 50% стоимости автомобиля, процентная ставка в кредитном договоре 12,4%, в сумму кредита включены страховые премии по КАСКО, страхованию жизни и здоровья за весь срок действия кредитного договора. В сумму кредита включена стоимость ТО после 20 тыс. и после 40 тыс. км. пробега автомобиля. Кредит предоставляется ООО «Русфинанс Банк» (лицензия ЦБ РФ №1792 от 15.02.2006). Требования, предъявляемые к заемщику, определяются банком-партнером, подробности на сайте www.rusfinancebank.ru. Решение о выдаче кредита или отказе в выдаче кредита принимается банком-партнером. Лизинг без переплаты возможен при определенных условиях: аванс не менее 30%, срок лизинга 12-24 месяца, график платежей дигрессивный. Компания-партнер ООО «Элемент Лизинг». Подробности в офисах продаж ООО «Элемент Лизинг». Срок действия предложения - до 31.12.2013г. Не является публичной офертой, определяемой ст. 437 (1) ГК РФ. ⁴ – ГАЗ Финансшл сервис. Компания - партнер – ООО «Элемент Лизинг». ⁵ – ГАЗ Ассистанс.



«АИСТ» НА КРЫШЕ

Четыре варианта велобагажников |

Автор Игорь Терemenko | Фото Александр Батыру



КРЕПЛЕНИЕ НА ПЯТУЮ ДВЕРЬ

1 Удачное место для крепления багажника. Не закрывает габаритные огни и номерной знак. Благодаря компактным размерам его удобно хранить.

Самый дешевый вариант (2500–3500 руб.), к тому же прост в установке. Такой багажник способен перевезти три-четыре велосипеда.



➔ Поскольку багажник при движении дышит, его прорезиненные крючки-фиксаторы постепенно делают свое черное дело – перетирают лакокрасочное покрытие кромок двери. Со временем развивается люфт дверных механизмов.

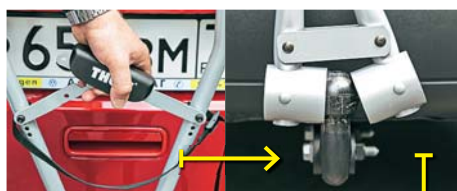
➔ Все очень легко. Велосипед надежно крепится за верхнюю часть рамы двумя резиновыми хомутами, в нижней части фиксируется стяжкой-ремнем. Однако на время перевозки заметно ухудшится обзор в зеркале заднего вида.





БАГАЖНИК НА ФАРКОП

2 С установкой этого устройства справится даже домохозяйка. Снимается багажник одним движением руки.



Цены велокреплений на фаркоп чуть выше: 3500–6000 руб. За эти деньги получаем компактный и функциональный багажник, который легко установить и снять за считанные секунды. Сама конструкция жесткая и не будет пугать водителя дребезжанием на неровных дорогах.



⌚ В таком виде багаж перекрывает габаритные огни и регистрационные знаки, а за это можно схлопотать штраф. Вдобавок он ограничивает доступ к пятой двери и мешает работе парктроника.

⌚ Быстросъемный механизм обеспечивает надежное соединение с «шаром» и не требует подгонки.



⌚ Принцип крепления груза схож с предыдущим вариантом. Однако не все велосипедные рамы приспособлены к такой конструкции. Для средних и детских великов понадобятся дополнительные адаптеры (900–1300 руб.). На таком багажнике можно увезти два-три велосипеда.

На правах рекламы

SAPFIRE
PROFESSIONAL

АРОМАТИЗАТОРЫ DOUBLE SCENT-
ДВА АРОМАТА В ОДНОМ ФЛАКОНЕ

ULTRA FRESH

**СОЗДАЙ
АТМОСФЕРУ!**



www.sapfire.ru

многоканальный телефон: 8(800) 333-18-31

Цена платформ колеблется от 10 000 до 32 000 руб. Серьезная конструкция изготовлена из легких сплавов и оборудована полноценными световыми дублерами. Для их работы достаточно вставить штатную вилку в розетку прицепного устройства. На такой корме без проблем удастся разместить до пяти велосипедов. Однако хранить громоздкую конструкцию дома под кроватью не получится, для этого придется выделить отдельную площадь.



ПЛАТФОРМА ДЛЯ МОНТАЖА НА ФАРКОП

3 Самое дорогое устройство для перевозки. Среди недостатков – большие габариты и вес.



⌚ Чтобы избежать штрафов, номер лучше перенести на специально предусмотренную площадку.

⌚ Платформу легко наклонить для доступа к содержимому багажника, и вернуть ее в прежнее положение можно без труда.

Цена велокрепления на крышу лежит в пределах 2500–3000 руб., но для полноценной сборки конструкции придется добавить недешевые (7000–11 000 руб.) поперечины. Помните о габаритах! Например, въезжая в подземный паркинг, не только останетесь без велосипеда, но и повредите крышу автомобиля.



БАГАЖНИК НА КРЫШУ

4 Монтаж этого багажника – целая эпопея. Необходимо всё тщательно подогнать и отрегулировать под крепления своего автомобиля. Установка велосипеда не совсем удобна, сподручнее крепить его с помощником. Зато в таком варианте он не будет пачкаться.



⌚ Колеса фиксируются к ободу резиновыми ремнями, а рама надежно зажимается предусмотренной стяжкой.

Как и ожидалось, все изделия с поставленной задачей справились. Наименее удобным оказался багажник на крышу – взметнуть велосипед на высоту собственного роста под силу не каждому. Простенькая конструкция на фаркоп и вовсе оказалась вне закона. Шанс попасться, честно говоря, невелик, но рисковать все же не рекомендуем. Массивная вело-платформа хороша всем, кроме цены. Но если приходится возить велики часто, стоит раскошелиться. Конструкция на пятую дверь хороша для двухразового использования: в начале лета – на дачу, в конце – обратно. Как говорится, дешево и компактно.

32

Благодарим команду сайта Roof-Rack.ru за помощь в подготовке материала.

КОММЕНТАРИИ ЮРИСТА

ПДД требуют перевозить груз таким образом, чтобы не допустить его падения и создания помех для движения. Кроме того, он не должен ограничивать обзор водителю, закрывать внешние световые приборы и световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки. Если состояние и размещение груза не удовлетворяют указанным требованиям, водитель обязан устранить нарушения перечисленных правил перевозки либо прекратить дальнейшее движение.

КоАП РФ устанавливает ответственность за нарушение правил перевозки грузов в виде штрафа.

Если велосипед установлен таким образом, что регистрационный знак не читается, водителя могут привлечь к ответственности за управление транспортным средством с применением материалов, препятствующих или затрудняющих его идентификацию, – здесь наказание уже весомое: можно расстаться с правами на три месяца.

Большинство велобагажников не создает препятствий для идентификации регистрационного знака. Кроме того, на многих велобагажниках есть специальные места для крепления номеров. Установка номера в подобном месте не является нарушением и соответствует техническому регламенту «О безопасности колесных транспортных средств».



⌚ Для сохранности багажа всю конструкцию можно закрыть на замок.

MICHEL HERBELIN



Сделано в Швейцарии
www.michel-herbelin.com

Официальный дистрибьютор
компания «Авента ДК»
(495)912-2541



реклама

Москва: ТЦ "Капитолий" (495)641-1281. ТЦ "Золотой Вавилон" (499)270-5721.
ТЦ "Галерея Водолей" (495)393-6834 доб 241. Бутик "Тайм Авеню" (495)621-96-33.
ТОЦ "Олимпик-Плаза" (495)797-5827. АТРИУМ (495)937-6205. ТРЦ "Европейский" (495)225-7354.
ТРЦ "Калейдоскоп" (495)604-11-04. Аутлет - Белая Дача (495)660-16-70. ТК "Черемушки" (495)665-4911.
ТРЦ "БУМ" (495)783-3681. "Гостиный Двор" (495)232-6447, ТРЦ "Фестиваль" (495)980-9953,
ТЦ "Метрополис" (495)795-2453. ТЦ "Таганский Пассаж" (495)647-0043. ТДЦ "Китай-Город" (495)665-3536.
ТЦ "Спектр" (495)661-7821. aviatorstime (495)517-4345. **Зеленоград:** м-н "Часы" (499)735-0205.
Мытищи: ТЦ "Формат" (905)548-7775. **Санкт-Петербург:** ТЦ "Владимирский Пассаж". "Ле Монтр" (812)331-3247.
ТД "Купца Яковлева" (812)407-4341. **Тула:** "Мир Часов" (8472)302-829. **Челябинск:** "Швейцарские Часы" (351)263-7203.
Уфа: "Альфа-Омега" (3472)328-733. **Нижний Новгород:** "Женева" (831)421-6555. **Воскресенск:** "Маркетинг" (496)442-2984.
Пенза: ТЦ "Элком" (8412)779-288. **Тверь:** маг. "Интерчас" (4822)58-7433. **Самара:** ТЦ "Парк Хаус" (846)372-2464.
Тюмень: "Женева" (3452)297-203, "Галерея Времени" (3452)204-554. **Ижевск:** ЦМ "Аксион" салон "Четвертое измерение" 8(912)764-8768.
Сургут: ТЦ «Мир» (3462)23-41-34. **Архангельск:** ТРК "Пирамида", ТЦ "ЦУМ" (911)586-1711. **Ярославль:** "Швейцарские часы" (4852)72-77-21

БОЙЦЫ СОПРОТИВЛЕНИЯ

Чем чревата езда на автомобиле, в котором «кончились» амортизаторы, выяснил **Вадим Никишев**. Фото **Георгия Садкова** и **Константина Якубова**.



⚙️ **Всерьез опасаясь переворота на негодных амортизаторах, мы установили гоночное сиденье и многоточечные ремни безопасности.**

⚙️ **Чтобы симитировать ситуацию, когда амортизаторы пришли в полную негодность, в годных еще стойках просверлили отверстия и слили из них рабочую жидкость.**





Смотрите на iPad:
уходим от столкновения

На правах рекламы

Реклама

А может, и не страшно, если стойки подустали? И даже когда амортизаторы давно перестали потеть, отчего бы не продолжать поездки, если потихонечку и недалеко? Совместно с компанией «Каяба», съевшей собаку на демпферах, мы раздобыли пожилой «Логан» в хорошем состоянии и отправились на «Смоленское кольцо».

Почему именно этот автомобиль? Потому, что почти десять лет колятся эти рабочие лошади по всей стране, наматывая многотысячные пробеги и в частных руках, и в такси.

Наш экземпляр куплен у заботливого хозяина – с пробегом 70 000 км, с родными амортизаторами. После цикла замеров им уготована роль пустышек: сольем из них масло и смоделируем ситуацию, когда владелец совсем запустил ходовую. А на другом полюсе будут газонаполненные амортизаторы KYB Excel-G, только что из коробки.

Чем хорошо «Смоленское кольцо»? Светлые боксы с электро- и водоснабжением, где будем менять подвеску и высверливать стойки, приглянулись нашей технической бригаде. Но еще важнее, что на автодроме можно комплексно нагрузить автомобиль. Зарулевские тесты на время круга – это испытания для тормозов, шасси, мотора... Стоит обнаружиться слабому звену в этой связке, и хороших результатов не жди. Вот и посмотрим, как повлияет состояние амортизаторов на время прохождения трассы при прочих равных.

Вдобавок гоночный трек – это гладкий асфальт, на котором симулируем экстренное торможение на междугородней трассе. А еще попробуем остановиться с заездом на поребрик – бетонную «елочку», которая ограничивает рабочее полотно автодрома. Она более скользкая и с выраженным рельефом, – проверим, как поведет себя машина без амортизаторов при торможении на неровностях.



Как известно, подвеска состоит из направляющих, упругих и гасящих элементов. Если избавиться от амортизатора, демпфировать колебания будет нечему.

Оригинальное моторное масло

Важная деталь Вашего автомобиля

Двигатель – это «сердце» Вашего автомобиля, и самое лучшее, что можно предложить для поддержания его безупречного технического состояния – оригинальное моторное масло «Мерседес-Бенц».

www.mercedes-benz.ru/oil

Оригинальное моторное масло «Мерседес-Бенц» защищено от подделок.
Эксклюзивно представлено в авторизованных сервисных центрах «Мерседес-Бенц».



Mercedes-Benz



Шок! Пугающе много! Тормозной путь с 60 км/ч на гребенке у авто без амортизаторов может вырасти и на 10, и на 15 метров.



Объективно «Логан» на убитых стойках одолевает кольцо не сильно медленнее, но ощущения не из приятных. А будь машина мощнее, управлять ею стало бы невозможно.

БЕГ ПО КРУГУ

Сначала проведем заезды на штатных амортизаторах. Прямо скажем, удовольствия от езды по гоночному кольцу на «Логане» с 1,4-литровым мотором мощностью 75 сил немного. Пока он разгоняется на прямых, можно пройти задание в игре «Нид фор спид»! А в половине поворотов, где спорткары приходится осаживать, на этом «Рено» можно вообще не тормозить. Впрочем, автомобиль гармоничен и хорошо сбалансирован, пусть время круга и пенсионерское: 2 минуты 15,4 секунды. Медленнее в истории наших замеров была только уставшая от службы в ГАИ «Лада-114», да и то лишь на полторы секунды.

Меняем стойки на газонаполненные «каябы» – и вновь на трек. Субъективно «Логан» стал чуть собраннее, плотнее и четче в реакциях, но суперкаром, разумеется, не обернулся. Выигрыш на круге благодаря новым стойкам невелик: ровно секунда.

Монтируем пустые амортизаторы, выкатываемся из бокса... Мама дорогая! Небольшой перепад покрытий при выезде на пит-лейн – и «Логан» превращается в холодец, мерно раскачиваясь на пружинах. Гасить-то колебания, считай, нечему!

Первые два круга едем с опаской. Казавшееся идеально ровным «Смоленское кольцо», оказывается, таким не является. Тут незаметный глазу стук, там небольшая волна – и на каждое изменение профиля «Рено» реагирует, как желе. А если неровность совпала с перемещением кузова при торможении, разгоне или повороте... Сначала страшно – а ну как перевернемся? Но потом едем, приплясывая, ерзая в виражах то передней осью, то задней, – и глупо хохочем.

Американские горки в детском парке аттракционов, да и только! Жаловались, что на нормальной подвеске «Логан» слишком пресный? Вот и получили развлечение: перевернуться не перевернулись, но рулем и газом

наработались вдоволь. Время на круге хуже, но не радикально: 2 минуты 16 секунд, то есть примерно полсекунды уступает результату с родными стойками и полторы – с «Каябой».

ТИШЬ ДА ГЛАДЬ

Переходим к торможению на ровном асфальте. Раскошегариваем «Логан» до 105 км/ч, включаем «нейтраль» и, как только дисплей измерительного комплекса показывает сотню, тормозим в пол. Коротко постанывая шинами в такт работе антиблокировочной системы, после первых трех торможений автомобиль на штатных амортизаторах замирает около отметки 46,3 метра. Затем тормоза нагреваются и результаты начинают ухудшаться: сначала на метр, потом на полтора, два... На десятом замере «Логан» замер только через 52,5 метра!

Но первые стабильные результаты уже дают отправную точку. Станут ли новые стойки подспорьем в этой дисциплине? Нет. Пока тормоза



В паддоке «Смоленского кольца» достаточно просторно, чтобы расставить конусы для упражнения «переставка» и разогнаться до 100 км/ч.

Все автомобили проектируют так, чтобы минимизировать риск переворота. Даже с пустыми стойками «Логан» выполнил маневр в скольжении, оставшись на колесах.



Уверен с первой заливки!



Надежная компания

- Группа компаний «Газпром нефть».
- Пять производственных площадок в России, Италии и Сербии.
- Поставщик на сборочные конвейеры автопроизводителей.

Современное производство

- Омский завод смазочных материалов — введен в эксплуатацию в 2012 году.
- Сертифицировано: ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001.

Новейшие компоненты

- Улучшенные базовые масла.
- Комплексные присадки международных производителей.

«Газпромнефть» — новая линейка высококачественных масел для бензиновых и дизельных двигателей легковых автомобилей, микроавтобусов и легких грузовиков как отечественного, так и зарубежного производства.

Одобрения/соответствия: MB 229.3; VW 502 00/505 00; Porsche A40; Renault RN 710/700; OAO «Автоваз»; OAO «ЗМЗ»; ААИ

- LL** Увеличенный срок службы масла за счет применения новых базовых масел с улучшенной термоокислительной стабильностью.
- 🔧** Уменьшенный расход масла на угар благодаря снижению показателя испаряемости.
- ⚙️** Пониженное содержание серы для предотвращения возможной химической коррозии.
- 🔄** Совместимость с системами снижения токсичности.

www.gazpromneft-oil.ru

ENGINE OIL
GAZPROMNEFT



не перегреются, автомобиль так и тормозит на уровне 46,5 метра. А если поставить «вытекшие» амортизаторы, то результаты стабильные, но неважные – в первых пяти замерах «Логан» показывает от 50,0 до 50,2 метра до полной остановки. Очевидно, что при резком торможении вес интенсивно перераспределяется на переднюю ось, пустые амортизаторы на ходе отбоя позволяют корме взмыть вверх – и антиблокировочная система ослабляет давление в магистрали. Машина катится дольше, но при этом тормозные механизмы нагружаются меньше. Итак, проигрыш даже на ровном асфальте с негодными стойками – около 4 метров.

РАСКОЛБАС

Как работает антиблокировочная система на неровной дороге, мы

рассказывали совсем недавно (ЗР, 2013, № 8). И даже проводили эксперимент, чтобы выяснить, насколько увеличивается тормозной путь по сравнению с результатом на гладком асфальте (ЗР, 2012, № 12). На этот раз сравним эффективность замедления на гребенке на разных амортизаторах.

Тормозили с «городских» 60 км/ч, когда колеса одного борта катились по ровному покрытию, а другого – скакали на поребрике автодрома. Исправные амортизаторы, пробежавшие 70 000 км, с заданием справились достойно. Со стороны видно, что колеса стараются прижаться к покрытию после каждого подскока, антиблокировочная система не зависает, автомобиль сохраняет курсовую устойчивость при достойном замедлении. Хотя, разумеется, оно хуже, чем при торможении на ровном покрытии: там ускорение

⚡ При торможении с 60 км/ч исправному автомобилю, чтобы остановиться на гребенке, нужно 25–26 метров. В этом месте соорудили стену из картонных блоков.

⚡ Если амортизаторы неисправны, остановиться вовремя не удастся. С глухим ударом едва тормозящий «Логан» сносит препятствие.



⚡ Для демонстрации последствий аварии из-за неисправных стоек отправили на заклание макет олененка – такие в качестве мишеней используют лучники.

⚡ Перед тем как сбить манекен, попробовали его объехать. Это реально, хотя машина без амортизаторов предъявляет особые требования к пилоту.

ДО ГАРАНТИЙНОЙ ЧЕРТЫ

По данным крупного дилера «Рено» – компании «Мосрент-сервис», подвески у «логанов» живучие. Чтобы прикончить амортизаторы к 70 000 км, надо очень постараться. В среднем при пробеге 80 000–90 000 км стойки живы на 70% и окончательно теряют эффективность ближе к пробегу в 150 000 км. Таким образом, пока владелец привязан к сервису трехлетней гарантией, можно на ранних стадиях диагностировать неисправность подвески. Затем, при больших пробегах, техническое состояние шасси зависит от бдительности водителя и уровня сервиса, где он обслуживается.



КАМА EURO

ЕДИНСТВО БЕЗОПАСНОСТИ И СКОРОСТИ

519



РЕКЛАМА

Шины предлагаются в следующих типоразмерах

Размер	Индекс нагрузки	Категория скорости
175/70 R13	82	T
175/65 R14	82	T
175/70 R14	84	T
185/60 R14	82	T
185/65 R14	86	T
185/70 R14	88	T
185/65 R15	88	T
195/55 R15	85	T
195/60 R15	88	T
195/65 R15	91	T
205/60 R15	91	T
205/65 R15	94	T
205/55 R16	91	T
205/60 R16	92	T
215/55 R16	93	T
215/60 R16	95	T

Компьютерная оптимизация

Компьютерная оптимизация схемы расположения шипов увеличивает эффективность сцепления на льду.



Направленный рисунок

Направленный рисунок с веерообразным исполнением способствует улучшению отводу воды и снега из пятна контакта.

Более 1700 ламелей 5 типов

Более 1700 ламелей 5 типов обеспечивают отличное сцепление со скользкой дорогой и безопасное торможение.



Зигзагообразная форма

Зигзагообразная форма граней протектора обеспечивает дополнительное сцепление с поверхностью дороги.

Сниженный уровень шума

Математический расчет набора шагов расположения блоков протектора позволяет значительно снизить уровень шума.



Ступенчатое исполнение

Ступенчатое исполнение боковых граней крайних шашек протектора повышает сцепные свойства шины на снежной целине.

Горячая линия
8-800-100-12-72
звонок по России бесплатный
www.kama-euro.com





☞ При торможении без амортизаторов остается лишь ждать, когда плохо контролируемый автомобиль разнесет олененка на куски.

составляло 0,8–0,95 g, а здесь и предел ниже, и диапазон шире – от 0,5 до 0,8 g. Зацеп ведь то появляется, то исчезает.

Удивительно, но установка новых стоек КУВ дала лишь небольшие улучшения: как и на немало потрудившихся родных стойках, «Логан» останавливался, пробежав 25–26 метров. Но когда поставили пустые амортизаторы... Еще до начала торможения, стоило заехать колесами на бетонную «елочку», колеса начинало колбасить – в иные секунды оба зависали в воздухе! График замедления скакал от 0,2 до 0,6 g. Соответственно и тормозной путь вырос. И самое неприятное, что исчезла стабильность: порой «Логану» хватало 35 метров для полной остановки, а иногда он выкатывался за 40-метровую отметку.

Что это значит? На неровном покрытии автомобиль с неисправной ходовой соберет паровозик из двух-трех машин. Или не остановится перед пешеходным переходом. Причем скорость, с которой он влетит на зебру,



если повезет, будет около 30 км/ч, а если нет, то и все 40 км/ч! Что в таком случае происходит с 75-килограммовыми манекенами, мы проверяли в ЗР, 2012, № 2. Шансов выжить при наезде с такой скоростью у пешеходов почти нет.

Так что ездить с убитыми стойками – все равно что носить заряженный пистолет с неисправным предохранителем. Может, конечно, и не выстрелит, но проверять это совершенно не хочется.

ЗР

Партнер теста – российское подразделение КУВ.

Редакция благодарит компанию DriveTech за гоночное сиденье и компанию APEX Group за 4-точечные ремни безопасности.

И ДЕЙЛАЙН



■ При каком пробеге необходимо менять амортизаторы?

Срок замены амортизаторов во многом зависит от условий эксплуатации и состояния других элементов подвески. Например, неработающая пружина более чем в два с половиной раза сокращает срок службы амортизатора.

«Каяба» рекомендует менять амортизаторы каждые

70 000 км в России и каждые 80 000 км при эксплуатации автомобиля в Европе, проводя диагностику каждые 20 000 км пробега.

■ Как понять, что настал этот момент?

Повреждения на штоке амортизатора, большое количество подтеков масла говорят сами за себя. Но даже внешне исправный элемент может быть изношенным. Приходится постоянно подруливать? На том же расстоянии устаеете от управления все больше? Появились большие клевки при старте и при торможении? Все чаще автомобиль, раскачиваясь, спит встречных водителей, а на шинах неравномерный износ? Срочно на диагностику!

■ Можно ли самостоятельно определить эффективность амортизаторов?

Дедовский способ – раскачать кузов автомобиля – поможет определить только два «крайних» состояния: демпфер полностью вышел из строя либо его подклинивает. Сопротивление элементов многорычажной подвески вообще не позволяет выяснить состояние амортизаторов таким методом. Надо отправиться на сервисную станцию, где профессионалы, обратившись к помощи стенов, тестовых поездок и осмотров, вынесут вердикт.

■ Зависит ли срок службы амортизатора от возраста?

Незначительно. Хотя амортизационная жидкость

и теряет свои изначальные свойства со временем, это несущественно сказывается на работоспособности амортизаторов. Более подвержены старению сальники и сайлент-блоки амортизаторов.

■ Что можно сделать для увеличения срока службы?

Не превышайте грузоподъемность, не ждите долговечности от стандартных подвесок в гонках, старайтесь проезжать ямы на невысокой скорости. В морозное время года первые 500 м после стоянки двигайтесь медленно, чтобы привести амортизаторы в рабочий режим.

Меняйте амортизаторы парами и проверяйте состояние подвески каждые 20 000 км.

ЛУКОЙЛ ЛЮКС

ДЛЯ ИНОМАРОК, ЖИВУЩИХ В РОССИИ



Иномаркам в России нелегко: суровый климат, жесткие условия эксплуатации, неидеальное дорожное покрытие и связанные с ними высокие нагрузки на двигатель требуют особого ухода. Поэтому, им необходимо моторное масло, специально разработанное для защиты двигателя в экстремальных российских условиях.

Синтетическое моторное масло ЛУКОЙЛ ЛЮКС:

- гарантирует надежную защиту двигателя в суровых зимних условиях
- предотвращает образование высоко- и низкотемпературных отложений в двигателе
- соответствует наивысшему уровню свойств по классификации API SN/CF

Одобрено: BMW LL-01; MB-Approval 229.5; Porsche A40; Renault RN 0700 / 0710; VW 502.00 / 505.00
Дополнительную информацию о моторных маслах ЛУКОЙЛ вы можете получить на сайте www.lukoil-masla.ru
Реклама.





БЕНЗИН В БАГАЖНИКЕ

«В пластик не заправляем!» – гласят объявления почти на каждой АЗС. Но почему? **Михаил Колодочкин** проверил больше десятка канистр.

Зачем нынче покупают канистры? Чтобы заправить мотокультиватор, газонкосилку или лодочный мотор. Ведь самостоятельно эти агрегаты до АЗС не доберутся. Еще есть автотуризм, не тот, который Москва – Питер, а настоящий, в стороне от цивилизации. Тут без НЗ не обойтись. А пластиковая емкость при этом еще и легкая, да и грохоту от нее куда меньше.

Купить канистру просто – хоть в магазине, хоть на АЗС. Но в большинстве заливать бензин нельзя! Моторное масло – пожалуйста, а вот бензин – никак. Неправильная канистра почти сразу же начнет вонять залитым в нее бензином. Запах просочится не только сквозь разного рода неплотности и щели, но и сквозь пористые стенки! Последнее настолько важно, что удостоилось отдельного норматива в международном соглашении ДОПОГ*. Кроме того, корпус неспециализированной

емкости может растворяться, ломаться, лопаться.

Поэтому канистру под бензин делают только из бензостойкого пластика со специальными добавками для нейтрализации статического заряда. Такие изделия поставляют на наш рынок, к примеру, канадская «Септер корпорейшн» и немецкий «Хюнерсдорфф».

К сожалению, даже запомнив название нужной фирмы, можете нарваться на неприятность. И всё потому, что одна и та же компания имеет полное право производить изделия разной ценовой категории: скажем, для воды, для моторного масла, для бензина. Продавцы часто этим пользуются, закупая самые дешевые изделия: дескать, бери – фирма! Несколько правил помогут отсеять негодный товар на стадии выбора. Ничего сложного: повертеть в руках, понажимать пальцами, открутить пробку. Все подробности – на фото. **ЗР**

С ПЛАСТИКОВОЙ ТАРОЙ НА АЗС

Запрет заправлять топливо в пластиковые канистры, с нашей точки зрения, неумная самодеятельность. В Европе подобных ограничений нет. Ведь сами автомобили давно оснащают пластмассовыми баками! Но для очистки совести мы обратились с запросом к ЛУКОЙЛу. «Заправка на АЗС ООО «ЛУКОЙЛ-Центрнефтепродукт» разрешена в пластиковые канистры, предназначенные для хранения и транспортировки нефтепродуктов. В частности, такие канистры можно купить в магазинах на наших АЗС».

Руководитель группы по связям с общественностью ООО «ЛУКОЙЛ-Центрнефтепродукт» К. Вороненко

Иными словами, если ваша канистра «правильная», то вопросов не будет.



⬆ Шершавый корпус – верный признак того, что канистру делали не под бензин.



⬆ Правильная маркировка выглядит примерно так: круглый значок и номер сертификата.



⬆ Канистра легко проминается? Не пойдет. Разве что для воды.



Почти двойная разница в массе мгновенно разграничивает подходящую канистру и похожую «простолюдинку». Тяжелая – хорошая.



➤ Хорошая канистра спокойно выдерживает подобные нагрузки, ➤ «самозванка» деформируется на глазах.



➤ Если не хотите, чтобы ребенок ненароком спалил дачу, обратите внимание на пробку! ➤ Хорошую простым вращением не открутить: нужно либо отодвинуть храповичок, либо нажать сверху.



➤ Кривая насадка вообще не накручивается на горловину. Не берем! ➤ Пример правильного заправочного носика с воздуховодом: такая канистра «захлебываться» не будет.



❗ *ОГНЕОПАСНО

ДОПОГ («Дорожная перевозка опасных грузов») – это международное Соглашение об общих правилах перевозки опасных грузов. Оно регулирует, в частности, хранение и перевозку опасных веществ в предназначенной для этого таре,

упаковка и маркировка которой должна иметь сертификат класса UN. При этом для перевозки бензина обязательны дополнительные испытания, результаты которых непременно включаются в сертификат UN. Надпись на ярлыке типа «Для технических жидкостей» вовсе не является свидетельством

того, что в такую канистру можно заливать бензин. Производители это прекрасно знают и особо оговаривают сей момент в своих сертификатах: мол, за исключением бензолов, толуолов, ксилолов и т. п. Но продавцы это, конечно же, не афишируют. А чаще просто не понимают, о чем речь.

❗ Допустимая величина проницаемости стенок канистр, г/л·ч**

5-литровая	0,0016
10-литровая	0,001
20-литровая	0,0009

**Проницаемость оценивают не по объему канистры, а по фактическому количеству залитого в нее топлива.

❗ Требования к массе канистр, не менее, г*** (выдержка из международного соглашения ДОПОГ)

5-литровая	400 (для Aral, Shell, Esso – 640)
10-литровая	700 (для Aral, Shell, Esso – 900)
20-литровая	950

***Масса затворов и крышек для канистр не менее 50 г.

SAPFIRE

PROFESSIONAL

БЕРЕЖНЫЙ УХОД КРУГЛЫЙ ГОД!

ANTI CREAK

АНТИСКРИП аэрозоль

ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ СКИПА РЕМИНЯ ГЕНЕРАТОРА

Auto SHAMPOO

АВТОШАМПУНЬ ГОРЯЧИЙ ВОСК

PROTECTION Against Spo

ПРОПИТКА ОБИВКИ

ЗАЩИТА сидений от пыли и грязи

Electrical Contact Cleaner

ОЧИСТИТЕЛИ ЭЛЕКТРО-КОНТАКТОВ

Для очистки клемм и разъемов аккумуляторных батарей от коррозии

Anti Tobacco

АНТИТАБАК

Исключительно эффективный продукт против табака и других неприятных запахов.

www.sapfire.ru

многоканальный телефон: 8(800) 333-18-31

На правах рекламы

ОВОЩИ



ФРУКТЫ

Хэтчбеки до 500 000 рублей | **Конкуренты**
Lifan Smily, Chery IndiS, Chevrolet Spark, Lada Kalina 2,
Renault Sandero | **Автор** Михаил Кулешов |
Фото Александр Кульнев



Мы не побоялись свести лицом к лицу автомобили разных классов с тремя различными типами трансмиссии и далекие друг от друга по оснащению. На этот неоднозначный шаг нас подтолкнула... цена. Именно она продиктовала условия подбора, и мы тщательно следили, чтобы ни один экземпляр не выбился за психологически важный рубеж в 500 000 рублей. Роднит их лишь тип кузова: все — хэтчбеки. Но каждый интересен по-своему. Так за какой отдать кровно заработанные полмиллиона?

24 ЧАСА «ЛИФАНА»

Красные огни светофора сменяются зелеными, и «Лифан-Смайли» набирает ход. Первая, вторая, затем — с характерным хрустом, словно в 5-ступенчатой механике уже изношены синхронизаторы, — третья. И вот спустя два десятка секунд под надрывный аккомпанемент 1,3-литрового моторчика показания скорости на электронной панели подбираются к 100 км/ч. Стартовавшие чуть раньше уже едва видны, а в зеркалах стремительно вырастают новые...

Думаю, похожие ощущения испытывают пилоты класса «Гран Туризмо», вынужденные без конца пропускать вперед быстрые спорт-прототипы во время гонки в Ле-Мане. Чахлого 89-сильного двигателя «Лифану» мало для динамичной езды по загородной трассе, а о рискованных обгонах с выходом на встречу лучше и не помышлять. Впрочем, о своей нелюбви к активной езде «Смайли» напомнит и в городе. Например, когда,

намотавшись на длинный и малоинформативный руль, вы быстрее обычного войдете в поворот и испытаете чудовищный крен. Или если попытаетесь выполнить переставку, дабы объехать внезапно возникшее препятствие.

От греха подальше и я, встав в правый ряд, продолжаю поездку в подчеркнуто спокойном, диктуемом «Лифаном» ритме. О чудо! Если относиться к машине с некоторым снисхождением, перестав требовать многого, осознаешь: в целом «Смайли» небезнадежен. Энергоемкие подвески качественно фильтруют неровности, позволяя атаковать серьезные дефекты без боязни получить пробой, а акустический дискомфорт от дороги и аэродинамические шумы невелики.

В конечном итоге, если продолжить аналогию, «24 часа Ле-Мана» — соревнование не только на скорость, но и на выносливость. И известная фраза Рона Денниса (To finish first, first you must finish*) — прекрасная тому

иллюстрация. Может, и «Лифан» отыграется за скромные ездовые возможности, покоров удобством за рулем или ощущением надежной и качественной вещи? Увы и ах! Посадка в нехитром кресле без регулировки по высоте оставляет желать лучшего — и если я при росте 176 см обретаю приличный комфорт, то сменивший меня коллега (190 см) полирует правым коленом переднюю панель, а спустя полтора часа жалуется на затекшую ногу. Букет безрадостных впечатлений дополняют невысокое качество сборки и материалов интерьера. Нокаутирующим ударом в нос добивает фенольное амбре.

Увы, для меня «24 часа «Лифана» оказались соревнованием с самим собой. Тестом на выносливость, испытанием на терпеливость и проверкой на обостренность социальных комплексов. Меня, как владельца настоящего «Мини-Купер», пародийный дизайн «Смайли» заставляет не улыбаться, а брезгливо морщиться, поскольку общего с «британцем»

*Чтобы финишировать первым, сначала нужно финишировать.



+ 20 фото





ОВОЩЕБАЗА

«Посмотрите, какой большой багажник – два мешка картошки войдет!» – сказал В.В. Путин про «Ладу-Гранта» во время визита на Волжский автомобильный завод.

В преддверии закрытия дачного сезона и вывоза урожая захотелось проверить слова президента на практике. И пусть «Лады-Гранта» среди участников теста нет, зато есть соплатформенная «Калина». Вместит ли она два мешка? И как провяжут себя конкуренты? Грузить решили под шторку, а наш набор овощей выглядел так: картошки три мешка, капусты, свеклы, лука и чеснока по мешку. Четверть часа игры в грузчиков, и мы готовы поделиться результатами.

В овощном авангарде – «Рено-Сандеро» и «Чери-Индис»: только они сумели принять в багажник весь урожай. «Лада-Калина» и «Лифан-Смайли» оставят вас без борща, поскольку не вместили по одному мешку, хотя при снятой полке в «Ладу» могла бы влезть невошедшая капуста. Вполне ожидаемо «Шевроле-Спарк» посадит семью на диету: сетка с капустой и две упаковки картошки в багажный отсек не вошли. Пришлось везти в салоне – не каждому хозяину понравится!

Renault Sandero



Chery Indis



Lifan Smily



Chevrolet Spark



Lada Kalina 2





⬆ Приборы «Смайли» оригинальны и неплохо читаются. Раздражает лишь ярко-синяя подсветка, которая не тускнеет при включении фар.

⬇ Камера заднего вида с неподвижной линией порадовала неплохим разрешением, однако в темное время суток картинка сильно «шумит».



i Lifan Smily

Впервые показан на автосалоне в Пекине в 2008 году. Известен также под именем «Лифан-320». С 2011 года выпускается на автозаводе «Дервейс» в Черкесске.

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,3 л (89 л.с.).

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
5-ступенчатая механика.

КОМПЛЕКТАЦИИ: DX, CX.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
289 900–319 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,3 л, бензин, 89 л.с., 5-ступенчатая механика, CX, 330 000 руб.

у этого автомобиля разве что форма зеркал в солнцезащитных козырьках (кстати, в обоих!) да волнообразные выштамповки капота.

Разумеется, я не собираюсь да и не имею права осуждать тех, кто купил «Смайли» или собирается это сделать. В конце концов, «Лифан» заметно дешевле других участников теста и для своей цены очень неплохо укомплектован. Однако если говорить о себе, то, наряду с поддельной одеждой и электроникой, я ни за какие деньги не впущу «Смайли» в свою жизнь, а потому 24 часов такого «Лифана» более чем достаточно.

За рулем 10.2013



⬆ Пара подушек, полный электропакет, кондиционер и даже продвинутая мультимедиа-система с камерой заднего вида и навигацией. Вот только качество исполнения изрядно омрачает впечатление от богато оснащенного интерьера.

⬇ При разложенном заднем диване объем багажника «Смайли» – лишь 168 л (по замерам ЗР), однако, сложив монолитную спинку, пространство можно ощутимо увеличить.

⬇ За рулем «Смайли» комфортно лишь невысоким водителям.



ВОРВИСЬ В ЗИМУ!

ЗИМНЯЯ ПОРОДА ШИН

СКАНДИНАВСКИЙ GISLAVED

НОВИНКА
NORD*FROST*
100



ПОДАРОК КАЖДОМУ!

КАЖДЫЙ КУПИВШИЙ КОМПЛЕКТ
ШИН GISLAVED ПОЛУЧАЕТ
ГАРАНТИРОВАННЫЙ ПОДАРОК –
СКРЕБОК ДЛЯ ОЧИСТКИ СНЕГА И ЛЬДА!

ПРИМИ УЧАСТИЕ В АКЦИИ И ВЫИГРАЙ
ПОЕЗДКУ НА ДВОИХ В УНИКАЛЬНЫЙ
ЛЕДЯНОЙ ОТЕЛЬ В ШВЕЦИИ!

Подробнее на www.gislaved-zima.ru



Gislaved

www.gislaved-tyres.com

Период покупки шин и регистрации чеков 01.10.2013 - 30.11.2013.
Подробная информация об Организаторе акции, о правилах проведения
акции, количестве призов по результатам проведения акции, сроках,
месте и порядке их получения на сайте www.gislaved-zima.ru.
Количество призов ограничено. В акции участвуют лица старше 18 лет.

*НОРД*ФРОСТ 100





⬆ Обладателям толстых пальцев придется слушать лишь радио.

Chery IndiS

Дебютировал весной 2009 года на мотор-шоу в Шанхае. Российской публике продемонстрирован годом позже. На некоторых рынках модель называется «Бит» (Beat) или «Риич X1» (Riich X1).

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,3 л (83 л.с.).

КОРОбКИ ПЕРЕДАЧ:

5-ступенчатая механика, 5-ступенчатый робот.

КОМПЛЕКТАЦИИ: IN13B, IN13C, IN13C AMT.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:

389 000–444 900 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:

1,3 л, бензин, 83 л.с., 5-ступенчатый робот, IN13C AMT, 444 900 руб.



⬆ Дизайн передней панели «Индиса» – с заявкой на собственный стиль. Расстраивают лишь эргономические просчеты в виде расположенных по центру приборов с излюбленной синей подсветкой.

⬇ По нашим замерам, багажник «Индиса» уступает трюму «Сандеро» всего 16 литров. А с разложенным задним диваном производитель оценивает его объем в кубометр (1000 л).

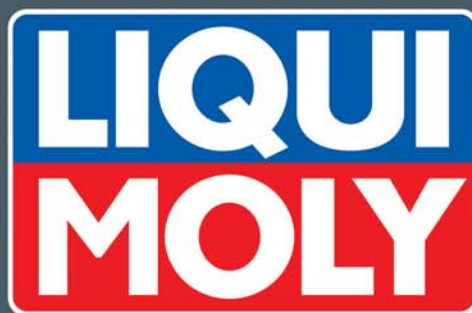
⬇ Кресло «Индиса» грешит выталкивающей спинкой и скромными диапазонами регулировки, однако рослым людям здесь все же комфортнее, чем в «Лифане».

КОСТЯНАЯ НОГА

«Чери-Индис» – это возможность прожить свою собственную жизнь без оглядки на глупые правила и предрассудки», – утверждает официальный сайт китайской компании. Что же, у этого автомобиля по крайней мере есть собственное лицо, а это все же интереснее, чем криво заимствованная внешность. И пусть выглядит «Индис» неоднозначно, обвес из черного пластика, навевающий ассоциации с кроссоверами, понравится многим.

Впрочем, реальными задатками «проходимца» «Чери» не обладает. Максимум, что может предложить «Индис», – дорожный просвет в 185 мм, однако передний привод и еще менее





Лучший бренд в Германии*



Реклама



*Лучший бренд 2013 года в категории «Смазочные материалы» по мнению читателей журналов Auto Bild, Auto Zeitung, Auto Motor und Sport и Motor Klassik

www.liquimoly.ru



↑ Оригинально и симпатично, разве что показания тахометра мелкие. Впрочем, так ли они важны водителю машины с литровым двигателем и автоматом?

↓ Макияжное зеркальце в водительском козырьке намекает на целевую аудиторию машины.



i Chevrolet Spark

Концепт-кар показали в 2009 году на автосалоне в Женеве. Годом позже запущен в серию. Будучи третьим поколением микролитражки «Дэу-Матиз», на некоторых рынках продается именно под этим именем.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,0–1,2 л (68–82 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:

5-ступенчатая механика, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, LS.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:

416 000–494 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,0 л, бензин, 68 л.с., 4-ступенчатый автомат, LS, 494 000 руб.

мощный, чем у «Смайли», мотор (83 л.с.) предостерегут от сомнительных игр в офф-роуд. По-настоящему же интересно то, что 1,3-литровый двигатель трудится здесь в связке с 5-ступенчатым роботом, а это значит, что в нашей компании «Чери-Индис» стоимостью 444 900 рублей – самый доступный автомобиль с двумя педалями. Надо брать?

На первый взгляд, неплохо и в салоне: недорогие, но приятные на вид пластики, аккуратная сборка и какой-никакой, а опять же самобытный дизайн. Однако стоит приглядеться, и все шероховатости вылезают наружу. Расположенная по центру комбинация приборов прячет от водителя крохотный



↻ Интерьер «Шевроле» самый дизайнерский и вполне толковый. Сколько-нибудь значимых эргономических просчетов здесь нет.

↻ У «Спарка» самый скромный в квинтете багажник – 136 л (замеры ЗР). Однако спинка складывается по частям, а в такой конфигурации производитель обещает 568 литров.

↻ Благодаря минивэновской компоновке салона даже рослым за рулем «Спарка» будет комфортно. Кресло жесткое, но сидеть в нем удобно.





ЕВРОПЕЙСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

ШИНЫ СДЕЛАНЫ В ЕВРОПЕ

Стремясь к новым рубежам, мы разместили производство шин Matador в странах Европейского союза.
Теперь Matador - европейские шины на 100%. **Почувствуйте европейский уровень качества.**



➤ Над водительской дверью – футляр для очков.



➤ Красная окантовка, немного иной шрифт – и грантовские приборы заиграли новыми красками!

➤ Мультимедийный комплекс отечественной фирмы «Ителма» приятно удивил функционалом и быстродействием.



i Lada Kalina 2

Вторую генерацию модели представили публике на ММАС-2012. Серийное производство стартовало летом текущего года. Итог глубокой модернизации хэтчбека «Лада-Калина», выпускаемого с 2006 года.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (87–106 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механика, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Норма», «Люкс».

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:

341 000–465 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:

1,6 л, бензин, 98 л.с., 4-ступенчатый автомат, «Люкс», 445 000 руб.

тахометр под собственным козырьком, ядовито-синяя подсветка в темное время суток режет глаза, а водительское кресло с выталкивающим профилем спинки оказывается едва ли не хуже, чем в «Лифане». Вдобавок рычаг роботизированной коробки безвольно болтается в пазу, позволяя двигать себя без какого-либо усилия. При скромной ширине салона велика вероятность случайно подвинуть селектор коленом или другой частью тела.

И все бы ничего, но ездовые повадки «китайца» ставят крест на возможной покупке. Энергоемкость подвесок не выдерживает никакой критики.



➤ Богато, удобно, современно! Лишь провисшая крышка бардачка портит впечатление от интерьера.

➤ В пятиместном варианте мы насчитали 240 литров. Спинка складывается по частям.

➤ К сиденью «Лады» у автора нет претензий – удачный профиль и приятные материалы отделки. Коллега же сетовал на слишком мягкие валики боковой поддержки.



Теперь Mobil Ultra вместо Esso Ultra



Новый имидж. Прежнее качество.



www.esso2mobil.ru

* Mobil Ультра. Реклама.

ESSOTM

MobilTM



⬆ Белые шкалы приборов – прерогатива топовой версии «Престиж». Претензий к информативности не возникает.

⬇ Рычажки складывания спинки удобны, но, если выходить из машины без должной осторожности, можно удариться спиной.



i Renault Sandero

Выпускаемый с 2007 года пятидверный вариант модели «Дачия-Логан», продающейся на нашем рынке под брендом «Рено». В 2009 году производство «Сандеро» освоили на заводе «Автофрамос».

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,4–1,6 л (75–103 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 5-ступенчатая механика, 4-ступенчатый автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Authentique, Expression, Prestige.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
364 000–515 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
1,6 л, бензин, 102 л.с., 5-ступенчатая механика, Prestige, 507 700 руб.



⬆ Дизайн интерьера давно устарел, а неудобное расположение клавиш стеклоподъемников и блока управления климатом только усугубляет картину. Однако удобство посадки и органов управления, помноженное на простор в плечах, не позволяет поставить «Рено» низкий балл.

⬇ Багажник «Сандеро» – рекордсмен нашего теста: 276 литров, полученных по результатам замеров, могут превратиться в обещанные производителем 1200.

⬇ Кресло «Сандеро» бесхитроно, однако вполне удобно и даже регулируется по высоте. Здесь неплохо расположится водитель практически любого роста и комплекции.

допуская пробои даже на смехотворных трещинках. При этом жесткость вовсе не означает хорошую управляемость, как можно было бы предположить. «Индис» управляется никак: непостижимым образом кренится, вяло реагирует на руль и, будь его воля, вообще ездил бы только прямо. В дополнение ко всему на нашем экземпляре от тряски то и дело загоралась и гасла лампа *Check engine*. Кстати, сам силовой агрегат неплох! Его усилиями «Чери» сравнительно бойко ускоряется вплоть до 140 км/ч и привозит «Лифану» в этой дисциплине аж 17 секунд – даже несмотря на коробку, меняющую передачи с традиционной для большинства роботов задержкой.



КОНСТРУКТИВНОЕ РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ



Когда сильного и здорового мужчину вдруг начинают постигать сексуальные неудачи, любые другие проблемы отходят на второй план. Тут уж не до карьеры и не до нового автомобиля, нужно сосредоточиться на самом главном – на себе!

Не нужно только замыкаться на своей проблеме и молча, мужественно доводить свое здоровье до плачевного состояния. В такой ситуации страдает не только сам мужчина, но женщина.

Гораздо разумнее, как только проблема обозначилась, обратиться к специалисту. Всестороннее обследование много времени не займет, но врач поставит точный диагноз и назначит правильное лечение.

И не нужно пугаться, услышав диагноз «эректильная дисфункция». Сейчас эта проблема решаема. Нашими учеными разработан уникальный препарат **ИМПАЗА**, который оказывает положительное действие на все составляющие мужской сексуальной жизни.

Действие **ИМПАЗЫ** направлено на то, чтобы восстановить процесс кровообращения и кровенаполнения, что в конечном итоге приведет в физиологическую норму половые органы.

Препарат рекомендовано принимать курсом не менее 12 недель. В зависимости от тяжести заболевания

частота приема может варьироваться от 1 таблетки через день до 2 приемов по таблетке ежедневно. Регулярное применение **ИМПАЗЫ** способствует нормализации половой функции. Кроме восстановления эрекции, улучшается психоэмоциональная окраска интимной жизни.

ИМПАЗА выпускается в удобной для использования форме – в виде таблеток для рассасывания, которые не требуется запивать водой.

Восстановление потенции с помощью **ИМПАЗЫ** абсолютно безопасно – на сегодняшний день у препарата не выявлено ни одного побочного эффекта. **ИМПАЗА** подходит и для мужчин с артериальной гипертензией, ишемической болезнью сердца и другими сердечно-сосудистыми нарушениями.

Препарат **ИМПАЗА** – секрет полноценной сексуальной жизни каждого мужчины!



Рег. уд. №00374/01

Перед применением Импазы необходимо проконсультироваться со специалистом. Консультации по телефонам (495) 681-93-00 и (495) 681-09-30 по рабочим дням с 10.00 до 17.00 и на сайте www.impaza.ru. Спрашивайте в аптеках. Производитель: «НПФ «МАТЕРИА МЕДИКА ХОЛДИНГ»; 127473, Россия, г. Москва, 3-й Самотечный пер., д. 9. Тел./факс: (495) 684-43-33.

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

Данные производителя

Модель	LIFAN SMILY	CHERY INDIS	CHEVROLET SPARK	LADA KALINA	RENAULT SANDERO
ОБЩИЕ ДАННЫЕ					
Размеры, мм:					
длина/ширина/высота/база	3745/1620/1430/2340	3866/1622/1638/2330	3640/1597/1522/2375	3893/1700/1500/2476	4020/1753/1534/2588
колея спереди/сзади	1385/1365	1382/1368	1410/1417	1431/1414	1480/1469
Объем багажника, л	300	275/1000	170/568	260	320/1200
Радиус поворота, м	н.д.	н.д.	5,0	н.д.	5,3
Снаряженная/полная масса, кг	900/1250	1183/н.д.	939/1355	1055/1530	1082/1582
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,5	11,0	17,5	13,8	10,5
Максимальная скорость, км/ч	155	150	143	171	180
Топливо/запас топлива, л	A92–95/37	A92–95/45	A95/35	A95/50	A95/50
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	н.д./6,3/н.д.	8,5/6,2/7,1	8,2/5,1/6,3	н.д./н.д./8,0	9,4/5,8/7,1
Выбросы CO ₂ , г/км	н.д.	н.д.	132	н.д.	168
ДВИГАТЕЛЬ					
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1342	1297	995	1596	1598
Степень сжатия	10,5	10,8	9,8	11,0	9,8
Мощность, кВт/л.с.	65/89 при 6000 об/мин	62/83 при 5750 об/мин	50/68 при 5400 об/мин	72/98 при 5600 об/мин	75/102 при 5750 об/мин
Крутящий момент, Н·м	115 при 3000–5000 об/мин	122 при 3800 об/мин	89 при 4800 об/мин	145 при 4000 об/мин	145 при 3750 об/мин
ТРАНСМИССИЯ					
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	M5	A5	A4	A4	M5
Передаточные числа:					
I/II/III/IV/V/з.х.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	3,73/2,05/1,39/1,03/0,79/3,55
Главная передача	н.д.	н.д.	н.д.	4,1	4,21
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ					
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/«Мак-Ферсон»	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные
Размер шин	165/70R14	185/65R15	155/70R14	175/65R14	185/65R15

И все-таки «Чери-Индис» получился слишком противоречивым для завоевания широкого круга покупателей сердец. С определенными достоинствами в одних областях и начисто перечеркивающими их недостатками в других. Он предоставляет просторный задний ряд, вместительный багажник и внушительный клиренс, но, обладая на редкость бездарным шасси, не умеет

главного – ездить. А потому на вопрос о целесообразности его покупки я отвечаю категорическим «нет». Проживите свою жизнь без оглядки на глупые правила и предрассудки. И без «Чери-Индис».

МАЛ, ДА КЛАССУ БОЙ ДАЛ!

В первом приближении самый настоящий представитель класса А,

«Шевроле-Спарк» выглядит чужаком в этой компании: литровый моторчик, развивающий лишь 68 л.с. и 89 Н·м крутящего момента, крохотные габариты. Однако **взгляните** в таблицы характеристик: внешность обманчива! На деле «Спарк» **лишь** на 105 мм короче и на 23 мм уже «Смайли», а его колесная база даже больше, чем у обоих «китайцев»! А еще



ПРАВИЛА ВЫБОРА АНТИФРИЗА



CoolStream®

№1 НА АВТОЗАВОДАХ РОССИИ**



ПЕРВОНАЧАЛЬНАЯ ЗАПРАВКА В АВТОМОБИЛИ

* [КулСтрим]



WSS-M97B44-D



41-01-001/S Type D



GM 6277M



GM 6277M



MS591-08



MS591-08



PSA B 71 5110



PSA B 71 5110



128 6083/002



ТМ 5.97.1172-2005



CA-2006-16

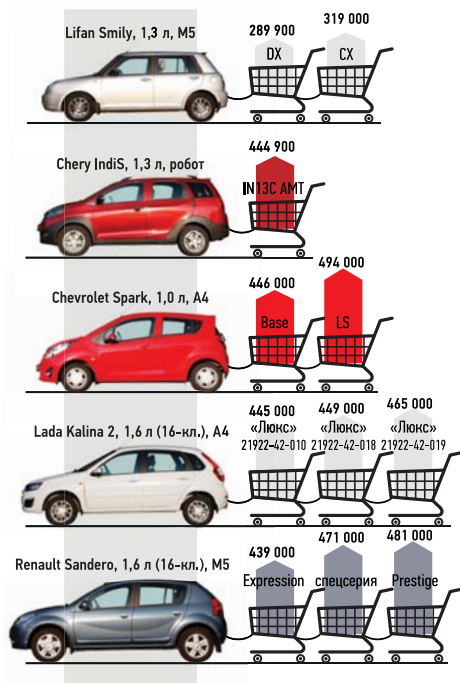


OT 37.104.17.4772-2006



Цвет не является критерием выбора антифриза. Цвет определяется исключительно красителем и не связан с функциональными свойствами антифриза.

Цены участников теста в различных комплектациях, руб. (без учета опций).



«Шевроле» предлагает классический 4-ступенчатый автомат и в начальной комплектации «Бэйс» с этой трансмиссией стоит 446 000 рублей (наш LS тянет на 494 тысячи) – на каких-то 1100 рублей дороже «Индиса». Быть может, более совершенная коробка сумеет вовсе нивелировать разницу в 300 кубиков – и тогда покупка «Спарка» однозначно окажется предпочтительнее? Проверим! Но сначала посмотримся внутри.

После автомобилей из Поднебесной интерьер «Шеви» воспринимается эталоном качества и эргономичности. Здесь нет ни ядовитой подсветки, ни ужасного запаха, кресла хотя и жесткие, но отлично спрофилированные, а самое главное – присутствует ощущение, что «малыш» сделан с любовью к покупателю. Незамысловатые панели безупречно подогнаны друг к другу, а лакированные вставки в цвет кузова и необычная приборная панель придают салону «Спарка» дизайнерский вид. Что особенно приятно, не в ущерб удобству.

Пожалуй, единственный раздражитель – постоянно горящая ярко-желтая пиктограмма: она сигнализирует об активности подушек безопасности и загорается в момент, когда вы пристегиваетесь. Готовы? Поехали!

Увы, чуда не происходит. Для набора 100 км/ч «Спарку» требуется

ДАЙТЕ МУЗЫКУ!

Юрий Тимкин

Из пяти тестовых машин только у «Рено» внешняя, не интегрированная магнитола. По виду она из прошлого десятилетия, но по функционалу вполне современна: есть USB-порт и даже поддержка протокола «блю투스». Кнопки управления мелковаты – надо долго прицеливаться. Ситуацию отчасти спасает блок дистанционного управления, закрепленный на рулевой колонке.

У «Спарка» магнитола самая понятная, с логичным управлением. Кнопки на ней огромны, особенно кругляш громкости – немногим меньше хоккейной шайбы! Жаль только, что правая рука наполовину перекрывает дисплей. Возможности дирижировать «музыкой» с руля нет. «Блю투스» не предусмотрен, а вот гнезда USB и AUX имеются.

Такой навороченной мультимедийной системы, как у «Калины», в истории АВТОВАЗа еще не было. Тут даже цветной сенсорный экран. Можно подключить карточки SD, USB, подсоединить телефон через «блю투스». Управление системой понятное и логичное. За одним исключением: если зайти в подменю «Настройки», то там не встретите никаких сопровождающих надписей – только схематичные рисунки. Буквочек пожалели, что ли?

«Лифан» удивил: в его распоряжении целый мультимедийный комплекс! DVD, SD, USB, разъем под «Эппл» – чего тут только нет! Даже TV-тюнер имеется. Причем его можно настроить так, чтобы давал картинку при движении, а это небезопасно. Есть также камера заднего вида и навигатор. Но последний изрядно подтормаживал, а голосовые команды подавал или слишком громко, или совсем неслышно. Управлять всем этим хозяйством можно виртуальными кнопками на экране либо с пульта дистанционного управления.

В «Чери» магнитола тоже есть. Но она... не работала! Так что оценивать тут нечего.



Штатная аудиосистема выглядит устаревшей, но функционал на высоте: есть разъем USB и поддержка «блютуса», а управлять «музыкой» можно с фирменного подрулевого пульта.



В богатый функционал мультимедиа входит телеприемник, который можно смотреть на ходу! При всем при том за время теста нашей команде так и не удалось выставить на тачскрине корректное время.



В тестовом автомобиле магнитола наотрез отказалась работать.



Аудиосистема радует крупными кнопками и логичной компоновкой. К услугам меломанов – разъемы USB и AUX.



Управлять функциями мультимедиа можно как нажатием на 7-дюймовый тачскрин, так и настоящими кнопками на блоке управления.





АВТОМОБИЛЬНЫЕ ОХРАННЫЕ СИСТЕМЫ



Модели: Magicar 11/12

МЫ БЕРЕЖЁМ ТО, ЧТО ВЫ ЛЮБИТЕ

Техническая поддержка: 8 (800) 555-3-911

WWW.SCHER-KHAN.RU

более 20 секунд, а сам разгон сопровождается малопривлекательным воем. При этом автомат логично и расторопно жонглирует передачами. И пусть по динамике «Спарк» все же недотягивает до «Индиса», однако на фоне «Смайли» – неплох! А уж если рассуждать о возможностях шасси – однозначно лучший среди уже испытанной троицы.

Энергоемкость подвесок здесь немногим лучше, чем у зубодробительного «Чери», и, если не хотите повредить колесо, крупные ямы также следует объезжать осторожно. Но у «Шевроле» за этой жесткостью практически нет кренов,

а управляемость очень прозрачная и предсказуемая. Уверен, вы приятно удивитесь тому, как ловко «Шевроле» на буквально велосипедных шинах способен стоять на дуге и писать траектории. Не отстают и тормоза с выверенным усилием на педали, уступившие на замерах только сандеровским.

Безусловно, он не идеален. Помимо слабой динамики у «Спарка» еще несколько недостатков – крохотный багажник, посредственный из-за широких передних стоек обзор, а также довольно высокий уровень шума. Однако на фоне «Смайли» и «Индиса» это уже не полуфабрикат, а абсолютно полноценный

автомобиль. И за вполне разумные деньги.

НА СТАДИИ СОЗРЕВАНИЯ

Вот мы и добрались до виновницы торжества – новой «Лады-Калины», совсем недавно выкатившейся на прилавки дилеров. Именно она побудила нас собрать тест и выяснить реальное место волжской новинки на фоне уважаемых конкурентов. Что же, впечатление после осмотра сугубо положительное!

В наших руках максимальная комплектация «Люкс» с 1,6-литровым 98-сильным двигателем и 4-ступенчатым автоматом «Джатко». Перечень

ТЩАТЕЛЬНОЙ НАДО, РЕБЯТА!

Максим Гомянин, Юрий Тимкин

Призыв Михаила Жванецкого в его известном монологе адресуем и некоторым автопроизводителям.

Вот глядишь издали на «Лифан-Смайли» – и вроде бы всё ничего. Но почему, когда колеса стоят прямо, руль повернут градусов на сорок влево. И пластиковый набалдашник рычага коробки свободно вращается вокруг оси, а схема переключения на нем наклеена криво. Вдобавок кресло водителя ощутимо люфтит вперед-назад, обивка сидений будто родом из прошлого века – маркая. Если производитель рассчитывает привлечь к модели молодых покупателей, неплохо было бы поработать над дизайном салона: поменять фактуру тканей, поколдовать над цветовыми решениями, увеличить боковую поддержку кресел.

«Чери-Индис» лучше, но рычаг роботизированной коробки слишком уж тонкий – не сломать бы ненароком. Оригинальные регуляторы температуры на центральной консоли тоже хлипкие. Да и пользоваться привычными барашками нам показалось удобнее. Как и считывать показания приборов не по центру панели, а на их привычном месте. Тканевая отделка сидений выглядит дешево, а материалы напоминают те, из которых делают вставки

недорогих беговых кроссовок (естественно, китайских). И здесь дизайнерам стоило бы поиграть цветами и формой, но, видимо, что-то их остановило. Наверное, переключились на новую разработку.

«Шевроле-Спарк» – другое дело: чувствуется марка. Сборка почти эталонная. Детали в салоне пригнаны тщательно, вот только сам пластик оказался дешевым. Изменить бы фактуру, поставить цветной дисплей – и передняя панель заиграет... Но это, чего доброго, отразится на цене. Любопытное наблюдение: макияжное зеркальце у «Спарка» – только в водительском козырьке. Намек понятен: это женский автомобиль.

«Лада-Калина» – традиционный продукт самарских земель, к сожалению. Куча не прикрытых заглушками болтов в салоне, неотрегулированный замок багажника. Может, регулировка – это задача дилера, но с конвейера машина с таким замком сходить не должна. Еще одна претензия – к боковой поддержке подушек передних сидений. Валики очень мягкие и при резких поворотах просто бесполезны. Почему бы не сделать их плотнее – как в «Сандеро»?

Кстати, «Рено» наряду со «Спарком» оставил самое приятное впечатление. Автомобиль не торопясь, но совершенствуют: наклон спинки сидений теперь регулируется барашком, а не ручкой; на магнитоле появился

слот USB. В общем, хотели мы придраться, но не смогли. Лишь наклейки на солнечных козырьках слегка огорчили. Предупреждающие надписи там на английском, французском и немецком языках, а великому и могучему места не нашлось. Для российского изделия это по меньшей мере странно.



Кадр наилучшим образом иллюстрирует отношение фирмы «Лифан» к своим покупателям. Причем эта мелочь – верхушка огромного айсберга.



Контакты обогрева заднего стекла в «Чери-Индис» ничем не прикрыты, а провода торчат.



Валики боковой поддержки «Лады-Калина 2» оказались слишком мягкими.



Зазор крышки перчаточного ящика (фото слева) в салоне «Лады-Калина 2» неплохо бы выровнять. А вот замок пятой двери (фото справа) мы отрегулировали сами.

АФАЛА – АБСОЛЮТНАЯ ПОБЕДА НАД ПРОСТАТИТОМ И АДЕНОМОЙ

Уж так устроена жизнь, что с годами что-то приобретаешь, а что-то теряешь. Есть приобретения нужные и полезные – опыт, мудрость... Начинают цениться предсказуемость, комфорт... А вот здоровье с годами начинает подводить. С возрастом приходят разные неприятности, которые радости не доставляют... Случается, что начинаются проблемы с мочеиспусканием, нарушается половая функция...

Аденома простаты – одна из самых распространенных причин визита к урологу. Неприятные симптомы этого заболевания негативно сказываются на качестве жизни и ведут к нарушениям половой функции.

Существует ряд факторов риска развития аденомы простаты – возраст мужчины,

семейный анамнез, избыточная масса тела, атеросклероз и т.д.

К группе риска по возникновению этого заболевания в первую очередь можно отнести тех мужчин, чья работа предполагает сидячий образ жизни – офисные работники, научные сотрудники, водители, которые иногда часами стоят в пробках...

Недостаток двигательной активности усиливает негативные процессы в предстательной железе. Сидячий образ жизни, малоподвижная работа резко тормозят кровообращение в малом тазу и приводят к застою крови. Из-за этого у мужчин именно в области предстательной железы могут развиваться различные нарушения.

К сожалению, простатит и аденома простаты – заболевания, с которыми со временем может столкнуться практически любой мужчина. Что же делать? Ну конечно не пускать все на самотек, а искать пути решения этой проблемы.

На помощь приходит препарат **АФАЛА**.

АФАЛА – это принципиально новый подход к лечению аденомы простаты. Действуя непосредственно на клетки предстательной железы, **АФАЛА** не оказывает негативного воздействия на другие органы и системы организма.

Способствует нормализации работы простаты, снижает болевые симптомы.

Позволяет сохранить сексуальную активность и здоровье мужчины.

Не вызывает сонливости, не влияет на качество управления автотранспортом.

Важно и тот факт, что эффект при приеме **АФАЛЫ** наступает достаточно быстро и препарата не вызывает привыкания.

Препарат рекомендовано принимать курсом до 4 месяцев по 2 таблетки 2 раза в день. Принимать таблетки удобно – их не нужно запивать водой.

Дополнительную информацию можно получить по телефону горячей линии 8 (495) 681 09 30 или анонимно задать вопрос на сайте www.afala.ru

Рег. уд. №00371/01



ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ

Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
LIFAN SMILY	10 000 км или 12 месяцев	2 года или 60 000 км	165
CHERY INDIS	10 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	97
CHEVROLET SPARK	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	159
LADA KALINA	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 50 000 км	400+
RENAULT SANDERO	15 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	162

Средний уровень шума в салоне, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость (передача)			Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	
LIFAN SMILY	69,2 (IV)	72,2 (V)	74,0 (V)	79,1
CHERY INDIS	68,3	71,9	73,8	80,5
CHEVROLET SPARK	69,4	71,5	74,1	78,2
LADA KALINA	69,5	72,5	74,3	75,2
RENAULT SANDERO	68,1 (IV)	69,2 (V)	72, (V)	79,2

оборудования – рекордный для российского автомобиля! Судите сами: две подушки безопасности, подогрев сидений, кондиционер и даже мультимедийная система с сенсорным экраном, поддержкой протокола «блютуз» и SD-карт. Стоит такая машина 445 000 рублей, а доплатив 20 тысяч, получите «Калину» с системой стабилизации и даже с датчиком дождя! К моменту выхода материала в печать у дилеров должны появиться версии с боковыми подушками безопасности.

Однако еще похвальнее, что существенно улучшилось качество исполнения. Передняя панель жесткая, но аккуратная, велюр кресел приятен на ощупь, усилия на крутилках климатической системы и управления громкостью звука равномерны и породисты. Даже отклики мультимедийной системы при нажатии на 7-дюймовый тачскрин удивляют своей быстротой. Словом, по части эргономики и мультимедийного функционала «Калина» уверенно метит в лидеры теста. Неужели у вазовцев получился практически безупречный автомобиль?

Придется расстроиться – увы. Сквозь многочисленные удачные решения – результат влияния концерна «Рено-Ниссан» – от новой «Калины» по-прежнему веет бессмертным духом

ВСЕ НАЗАД

Максим Гомянин

Мне, как самому высокому из нашей тестовой группы, доверили оценить удобство посадки в заднем ряду.

➔ «Лифан-Смайли» наиболее компактный в нашей пятёрке, оттого на заднем ряду простора мало. Сел, и сразу голова уперлась в крышу, а колени – в спинку водительского сиденья. Отрегулировать подголовник тоже не вышло: не хватает высоты. В общем, здесь оптимально усядется только человек ростом ниже среднего. Спинка дивана неразрезная, поэтому совместить перевозку пассажира и длинномер не выйдет.

➔ Благодаря «универсальной» форме кузова «Чери-Индис», пожалуй, один из самых просторных в тесте. А ведь колесная база у него скромнее, чем у конкурентов (2330 мм). Неплохо устроился на диване (что напоминает рисунок на спинке и подушке – кости или улыбку, решайте сами), как надо отрегулировал подголовник. Без излишеств, но вполне сносно. Но спинку и здесь можно сложить только целиком.

➔ «Шевроле-Спарк» – пример обманчивой внешности. Размеры вроде компактные, а база, во многом определяющая размер салона, больше, чем, скажем, у «Лифана», на 35 мм. При этом над головой воздуха предостаточно, а плотное сиденье с удобным подголовником цепко принимает в объятия. Правда, садиться сюда не совсем удобно. Дверной проем неширок, анизу просто узкий. Зато спинка разрезная и легко раскладывается.

➔ «Лада-Калина 2» – золотая середина между изделиями китайского автопрома с одной стороны и «Спарком» с «Сандеро» – с другой. Диван довольно мягкий, но особого дискомфорта не возникает. Над головой и в коленях места немного, но больше, чем, например, в «Лифане». В отличие от «Спарка» и «Смайли», здесь можно неплохо сесть втроем. Правда, пассажиру в середине помешает крупный туннель. А вот трансформация салона на высоте. Откидываем подушку дивана, складываем спинку – и получаем грузовую площадку приличных размеров.

➔ Простота и функциональность – это «Рено-Сандеро». Широкий проем задней двери будто приглашает на довольно плотный диван с высокими подголовниками. Они как-то сразу усиливают чувство защищенности. И высота потолка достаточна, и ногам неплохо. Мои колени лишь немного уперлись в спинку переднего сиденья. Разрезную спинку складываем, потянув за крупные пластиковые фиксаторы по бокам. Это решение, пожалуй, самое удобное (у остальных машин лишь небольшие кнопки и рычажки).

Видимо, в надежде на большое количество критических отзывов. Настроив водительское кресло каждой из машин под себя, сажусь «сам за собой» на задний диван, пытаюсь устроиться максимально комфортно. И вот что получилось.





PROFESSIONAL DRIVE
FELIX®

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ АНТИФРИЗ

- **исключает** перегрев и переохлаждение двигателя;
- **защищает** от коррозии детали системы охлаждения;
- **обладает** увеличенным ресурсом эксплуатации;
- **снижает** расход топлива;
- **увеличивает** ресурс работы помпы, термостата, радиатора.



Выбор
автозаводов



Соответствует
ASTM



Превосходит
SAE

100% защита двигателя



СООТВЕТСТВУЕТ
СТАНДАРТАМ, ОДОБРЕН
АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЯМИ:

• Audi,	• Citroen,	• Ford,	• Mercedes,	• Seat,	• Cummins,
• BMW,	• Daewoo,	• GM,	• Mitsubishi,	• Skoda,	• DAF,
• Chevrolet,	• Daihatsu,	• Honda,	• Nissan,	• Subaru,	• MAN,
• Chrysler,	• Fiat,	• Hyundai,	• Opel,	• Suzuki,	• MAZ,
		• KIA,	• Peugeot,	• Toyota,	• KAMAZ,
		• Lada,	• Renault,	• Volkswagen,	• GAZ,
		• Mazda,	• SAAB,	• Volvo,	• BELAZ



старой школы. Здесь и не отрегулированный на заводе (как следствие, не срабатывающий) замок крышки багажника, и чрезмерные усилия на внешних ручках задних дверей, и провисшая крышка бардачка, портящая впечатление от практически идеального салона. Обидно... Но еще досаднее, что похожая картина и на ходу.

На первый взгляд, вновь все прекрасно! По ощущениям от разгона, «Лада» – самая резвая в нашем тесте, хотя цифры и говорят, что это не так. Думаете, дело в слабой шумоизоляции? Не тут-то было! Приняв во внимание критику предыдущей модели, производитель отлично поработал над снижением паразитных шумов – по замерам, при разгоне до сотни «Калина» самая тихая! За ощущение динамики следует благодарить эффективно сотрудничающую с двигателем гидромеханику. Проверенный временем шестнадцатиклапанник резво выстреливает автомобиль вперед, а «Джатко» подбадривает мотор быстрыми реакциями на кик-даун и мягкостью переключений. Нет особых претензий и к работе подвесок: «Лада» заботливо оберегает вас от асфальтовых

волн, успешно сглаживает дорожную мелочь и кренится в поворотах не сильно.

Не понравилось одно: отключающийся на скорости свыше 60 км/ч электроусилитель делает усилия на руле слишком большими, а реакции машины на команды водителя – ленивыми и ватными. Все это держит в напряжении, да и требующие привыкания тормоза с большим свободным ходом педали (прямо как на «Гранте»!) пусть и лучше китайских, однако уверенности не придают.

Тем не менее от нашей экспертной группы «Калина» получает приз зрительских симпатий. Над новинкой в Тольятти потрудились на славу, и то многое, чего удалось добиться, наверняка оценят покупатели в самое ближайшее время. Однако, как и в прежние времена, сотворить полностью готовый к употреблению продукт завод оказался не в состоянии. Да, от китайской техники «Калина» уехала достаточно далеко, а «Спарк» превзошла в первую очередь по таким параметрам, как простор в передней части салона, динамика, шумоизоляция и плавность хода. Но для победы в тесте пока не созрела.

СЕМЬ ЛЕТ НЕ В СЧЕТ

Не думаю, что смогу рассказать про «Рено-Сандеро» такое, чего вы не знаете. Этот ветеран заслужил за семь лет успешных европейских продаж всеобщую любовь и признание. Отчасти поэтому у него немаленькая цена, а тестовый экземпляр в топовой комплектации «Престиж» и вовсе перешагнул 500-тысячную отметку. Впрочем, если отказаться от опционных литых дисков в пользу штамповок того же размера, цена упадет до 497 200 рублей и аккуратно уложится в заданные рамки.

Под капотом такого «Рено» самый мощный в тесте шестнадцатиклапанник в 102 силы, разделивший обязанности с 5-ступенчатой механикой. В салоне пара подушек безопасности, кондиционер, подогрев передних сидений, магнитола с поддержкой MP3 и «блютуса» и с управлением на руле, а также кожаная отделка руля и рукояти механической коробки. Вроде бы всё, что нужно, при нем, но... После «Калины» кое-что выглядит архаично и изрядно расстраивает. Чего стоят хотя бы кнопки стеклоподъемников на центральной консоли или расположенный по соседству, причем с отрицательным уклоном, блок микроклимата.





Многоканальная линия
8 800 100 51 57
(по РФ звонок бесплатный)

www.elitech-tools.ru



СЕПАРАТОР
ДЛЯ РАЗДЕЛЕНИЯ ПОТОКОВ
ВХОДНОГО ВОЗДУХА
И ВЫХОДНЫХ ГАЗОВ



МНОГООФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ
ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ



ПАРАЛЛЕЛЬНОЕ
ПОДКЛЮЧЕНИЕ
2 ГЕНЕРАТОРОВ



Генератор Elitech БИГ2000НС

Оснащение

- инверторное преобразование электричества 220В/50Гц
- четырехтактный бензиновый двигатель
- разъем параллельного подключения аналогичной модели генератора для 2-кратного увеличения мощности
- автоматическая система регулировки оборотов двигателя. Увеличивает обороты в зависимости от мощности подключенной нагрузки, значительно экономя расход топлива

Спрашивайте продукцию ELITECH в магазинах авторизованных дилеров по всей территории Российской Федерации, имеющих на своих складах весь ассортимент оборудования, запчастей и принадлежностей, осуществляющих гарантийное и сервисное обслуживание.

Особенности

Оптимален для работы бытовой и чувствительной к качеству выходного тока техники (компьютеры, медицинская техника, электронные котлы и др.). Электростанция автоматически регулирует обороты двигателя, подстраиваясь под необходимую мощность подключенного оборудования. Надежность работы основных узлов и деталей генератора обеспечена системами защиты. Электростанция находится в двойном звукоизоляционном корпусе, что обеспечивает тихую работу.





Разгон и максимальная скорость

LIFAN SMILY														погрешность спидометра 5,8%	
1,3с	3,7с	7,2с	11,2с	19,1с	28,3с	57,3с								max 153,3 км/ч	
20	40	60	80	100 км/ч	120	140									
CHERY INDIS														погрешность спидометра 5,0%	
2,0с	4,0с	8,0с	11,4с	17,9с	27,4с	40,3с								max 157,6 км/ч	
20	40	60	80	100 км/ч	120	140									
CHEVROLET SPARK														погрешность спидометра 4,2%	
2,1с	4,9с	8,6с	13,3с	21,7с	34,0с	59,5с								max 145,4 км/ч	
20	40	60	80	100 км/ч	120	140									
LADA KALINA														погрешность спидометра 1,3%	
1,5с	3,4с	6,3с	9,6с	15,1с	21,8с	36,9с								max 157,9 км/ч	
20	40	60	80	100 км/ч	120	140									
RENAULT SANDERO														погрешность спидометра 3,9%	
1,2с	2,6с	5,1с	8,0с	12,6с	18,9с	28,8с	55,4с								max 165,6 км/ч
20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160								

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

LIFAN SMILY	
60-100 км/ч (IV)	19,2 с
80-120 км/ч (V)	37,7 с
CHERY INDIS	
60-100 км/ч (D)	10,0 с
80-120 км/ч (D)	14,0 с
CHEVROLET SPARK	
60-100 км/ч (D)	12,8 с
80-120 км/ч (D)	18,5 с
LADA KALINA	
60-100 км/ч (D)	8,4 с
80-120 км/ч (D)	11,5 с
RENAULT SANDERO	
60-100 км/ч (IV)	11,6 с
80-120 км/ч (V)	20,0 с

ВЫБЕГ

LIFAN SMILY	
120-50 км/ч	1230 м
50-0 км/ч	497 м
CHERY INDIS	
—	—
CHEVROLET SPARK	
120-50 км/ч	1272 м
50-0 км/ч	571 м
LADA KALINA	
120-50 км/ч	1205 м
50-0 км/ч	559 м
RENAULT SANDERO	
120-50 км/ч	1276 м
50-0 км/ч	635 м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

LIFAN SMILY	
путь	44,5 м
замедление	8,67 м/с ²
CHERY INDIS	
путь	46,8 м
замедление	8,26 м/с ²
CHEVROLET SPARK	
путь	42,5 м
замедление	9,14 м/с ²
LADA KALINA	
путь	44,0 м
замедление	8,77 м/с ²
RENAULT SANDERO	
путь	39,3 м
замедление	9,80 м/с ²



Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
LIFAN SMILY	6	7	8	7	8	8	7	7	7	7	8	6	7	7	8	6,9
<div> <div>↑</div> <div>Богатое оснащение за скромную плату, хорошая плавность хода, неплохая шумоизоляция от дорожных шумов.</div> </div> <div> <div>↓</div> <div>Пытается казаться, а не быть; сильно кренится в поворотах, слабо разгоняется и тормозит, мал дорожный просвет; кресло водителя неудобно, сзади тесно, работа кондиционера посредственная; качество сборки крайне низкое, срок гарантии короткий.</div> </div>																
CHERY INDIS	6	7	8	7	8	8	7	7	6	6	6	6	9	8	8	7,1
<div> <div>↑</div> <div>Большой дорожный просвет, просторный задний ряд и объемный багажник; не самый плохой дуэт двигателя и трансмиссии.</div> </div> <div> <div>↓</div> <div>Провальное шасси; высокий уровень шума, неудобное водительское сиденье, плохая работа кондиционера.</div> </div>																
CHEVROLET SPARK	8	8	7	8	7	7	6	8	8	7	7	8	8	8	8	7,5
<div> <div>↑</div> <div>Удобное место водителя, продуманная эргономика, высокое качество сборки, хорошие управляемость и тормоза, эффективный кондиционер.</div> </div> <div> <div>↓</div> <div>Слабая разгонная динамика, маленький багажник, жестковатые подвески; передние стойки закрывают обзор.</div> </div>																
LADA KALINA	8	9	8	9	7	8	8	7	8	8	8	7	9	8	8	8,0
<div> <div>↑</div> <div>Богатое оснащение, отличная эргономика; тяговитый мотор, грамотно настроенный автомат, большой дорожный просвет.</div> </div> <div> <div>↓</div> <div>Огрехи сборки, неудачные настройки электроусилителя, пространства в заднем ряду не хватает, эффективность обдува могла бы быть и лучше, а гарантия — длиннее.</div> </div>																
RENAULT SANDERO	8	8	8	8	8	8	8	8	9	7	9	8	8	8	8	8,1
<div> <div>↑</div> <div>Предсказуемое поведение на дороге, прекрасная энергоемкость подвесок и плавность хода; приличный багажник, сравнительно просторный салон.</div> </div> <div> <div>↓</div> <div>Шумоват на абразивном покрытии, эргономические проколы интерьера так и остались непобежденными.</div> </div>																

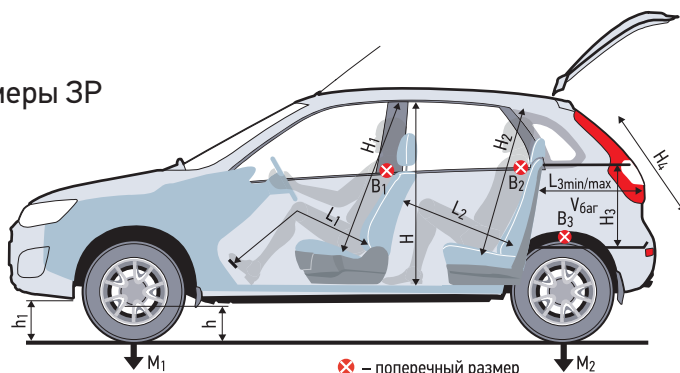
Удивительно! «Логану» уже почти десять лет, а производитель даже не попытался внести какие-либо изменения в конструкцию этого узла, несмотря на постоянную критику владельцев и прессы. Мол, и так купят. И ведь правда – берут! А все потому, что в основных дисциплинах «Сандеро» хорош. Можно поворчать на неудобные кнопки, но стоит сесть в добротное кресло с регулировкой по высоте и взять в руки неказистый, но удобный руль, как забываешь обо всем, сосредоточившись на управлении сбалансированным автомобилем.

Знаменитые непробиваемые подвески прекрасны, плавность хода убедительна даже на разбитых дорогах глубинки, а тормоза лучшие не только по результатам замеров, но и по удобству. На фоне конкурентов «Сандеро» не просто хорошо управляется, а даже демонстрирует в какой-то мере азартное поведение. Добавьте достаточно просторный задний ряд, рекордный среди тестовых моделей багажник и тяговитый мотор – и вы поймете, почему «Рено-Сандеро» первого поколения даже на закате своей истории пользуется устойчивым спросом. Да, он ничем не запоминается, но удовлетворяет большинство потребностей своих владельцев и спроектирован настолько логично, что вырывает победу и у стильного «Спарка», и у прогрессивной «Калины».

- **Рабочее место водителя:** передние кресла «Лифана» и «Чери» наименее комфортные в квинтете, к тому же удобство органов управления оставляет желать лучшего. Лидером по части эргономики мы признали «Калину», а «Спарку» снизили оценку за широкие стойки, закрывающие обзор.
- **Салон:** несмотря на богатое оснащение, «Смайли» самый тесный. Да и качество сборки салона хромает на обе ноги. «Индис» собран аккуратнее, но изрядно «жмет» в плечах, а лучшей по соотношению простора и оборудования оказалась «Калина».
- **Ходовые качества:** «Смайли» и «Спарк» заслуженно получают низкий балл за слабую разгонную динамику, а «Индис» – за ужасное поведение на дороге.
- **Комфорт:** главный антигерой в номинации – «Чери-Индис»: шумный мотор, жесткие подвески и неэффективная система вентиляции. Впрочем, кондиционер «Лифана» дует не лучше (то холодно, то жарко). А по плавности хода лучшим стал «Сандеро», хотя и «Калина» с «Лифаном» приятно удивили.
- **Приспособленность к России:** самый маленький клиренс – у «Лифана». «Лада» и «Чери» – обладатели наибольших дорожных просветов. Однако гарантия на эти два автомобиля самая короткая. Нормальную оценку «Ладе» обеспечивает лишь количество дилеров.

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Замеры ЗР



Модель	L ₁ , мм	H ₁ , мм	B ₁ , мм	H, мм	L ₂ , мм	H ₂ , мм	B ₂ , мм	L _{3min/max} , мм	H ₃ , мм	B ₃ , мм	H ₄ , мм	V _{бар.} , л	M ₁ , кг(%)	M ₂ , кг(%)	M (M ₁ +M ₂), кг	h, мм	h ₁ , мм
LIFAN SMILY	920–1085	975	1270	1140	615–840	935	1260	580/1300	445	805	730	168	612 (61,4)	384 (38,6)	996	120*	200
CHERY INDIS	910–1040	1010	1225	1230	690–865	980	1205	690/1475	575	905	880	260	663 (60,0)	445 (40,0)	1108	185	240
CHEVROLET SPARK	945–1145	1020	1300	1220	650–825	940	1260	500/1360	480	980	695	136	633 (62,9)	373 (37,1)	1006	140*	190
LADA KALINA	990–1165	1005	1365	1200	600–815	935	1360	645/1365	495	955	760	240	656 (62,0)	404 (38,0)	1060	180	250
RENAULT SANDERO	985–1155	1005	1380	1190	580–790	955	1380	810/1285	480	1005	775	276	736 (62,7)	438 (37,3)	1174	145*	230

*По защите двигателя.

А ведь скоро в продаже появится новое, совсем другое поколение!

На мой взгляд, блюдо со смешением классов удалось. И просто прекрасно, что за схожие суммы на рынке новых машин есть из чего выбрать. Если вас интересует сытное недорогое меню (читай: богатство оснащения в пересчете на потраченные рубли) и не волнует эстетическая сторона вопроса, берите «Лифан-Смайли». Ближайшие конкуренты дороже более чем на 100 000 рублей, а за подобную разницу в этом сегменте можно простить очень многое. «Чери-Индис» – овощ экзотический: будете выделяться в потоке, ведь на сегодняшний день этих машин (по крайней мере на дорогах столицы) меньше всего и, подозреваю, в ближайшее время едва ли станет больше. Любите стильную сервировку и не помешаны на активной езде?

Отличный вариант для города – «Спарк». Лучшая по соотношению габаритов, оснащения и цены да вдобавок с автоматической трансмиссией – это «Калина», жаль, чуть недоспелая. Наконец, если ничто из перечисленного вас не устроило, доплатите совсем немного и станете обладателем бесхитростного, но вкусного в управлении и нескоропортящегося авто, одержавшего заслуженную победу, – «Сандеро».

ЗР

Редакция благодарит
ООО «Темп Авто Балашиха»
за предоставленные на тест
автомобили «Лада» и «Чери».



ИТОГ

Михаил Куликов

Похоже, АВТОВАЗ наконец-то встал на нужные рельсы. «Лада-Калина», несмотря на досадные проколы, показала себя с хорошей стороны. Уверен, если замечания нашей тест-группы учтут, то в скором времени модель сможет бороться за победу уже с новым «Рено-Сандеро». А «китайцам» с их наплевательским подходом к потребителю еще расти и расти.

Эльдар Набиуллин
мастер автосервиса

На правах рекламы



Продукция LUZAR
только в новой
современной упаковке.

Надежная система охлаждения для вашего автомобиля

LUZAR – ведущий производитель элементов систем охлаждения для автомобилей отечественного производства и иномарок.

Мы делаем детали LUZAR так, чтобы с ними было приятно работать и не волноваться за их дальнейшую эксплуатацию.

Именно поэтому продукцию LUZAR выбирают тысячи профессионалов по всей России.



LUZAR
automobiles cooler systems

www.luzar.ru

Конец лета в Москве был отмечен двумя выставками – **Automechanika** на Красной Пресне и **«Интеравто»** в «Крокус Экспо». Фрагменты обеих экспозиций, а также очередные новинки прилавка – в нашем фотоотчете.



⌚ Отыскать чисто отечественного производителя сегодня непросто. Один из таких – компания «Стандарт», базирующаяся в Миассе (Челябинская область). Здесь производят самоклеящиеся шумоизоляционные, а также вибро- и теплозвукоизоляционные материалы. А пройти мимо «горбатого», конечно же, невозможно.

⌚ На фирме Mann+Hummel убеждены, что российское дизтопливо просто необходимо очищать от крупных загрязнений и воды, а потому вот такое дополнение к штатному фильтру не повредит.



⌚ Тюменский «Алькор» любит делать аккумуляторы! Разработчики отмечают высокое качество порошка для приготовления паст – его изготавливают самостоятельно, на итальянской мельнице. Батареи «Ямал» при прочих равных условиях выдают большие токи, чем аналоги. Как можно поднять ток? За счет увеличения площади токосъема благодаря пластинам большего, чем обычно, размера. Свое влияние оказывают также конструкция пластин и число ячеек.



⌚ Бескаркасным щеткам, кажется, объявили бойкот. Фирма DENSO представила гибридную щетку, в которой каркас интегрирован со спойлером. Низкий аэродинамический профиль, равномерно расположенные точки прижима... Фирма утверждает, что на серийные «японки» теперь ставят только такие изделия. Отметим, что «праворульные» и «леворульные» щетки неважизаменяемы – опять-таки из-за аэродинамики.



⌚ Компания Lizarte когда-то первой среди европейских фирм занялась восстановлением рулевых механизмов. Сегодня ассортимент расширился насосами, дизельной аппаратурой и т. п. На восстановленные детали дается год гарантии, при этом экономия в цене по сравнению с новыми элементами может стать пятикратной. Как это часто бывает, «вазогозов» в перечне фирмы нет – она предпочитает «мерседесы», «ауди», «шкгоды».



⌚ «Русские краски» (Ярославль) предлагают новый двухкомпонентный матовый лак: 2K Mat Clear 131. Он дает «глубоко матовые» авторемонтные покрытия при использовании композиции «базисная эмаль плюс прозрачный лак», а также покрытия с различным уровнем блеска – от матового до полуглянцевого – при смешивании фирменных лаков в различных пропорциях. Другая новинка – Carbon Fiber putty 312 – представляет собой наполненную углеродным шпатлевку для выравнивания средних и больших по площади неровностей. Ложится на основания из стали, оцинкованной стали, алюминия и стеклопластика.



⌚ Чешский Brisk тоже добрался до иридия. Линейка фирмы закрывает 90% российского рынка, обещая всем обладателям свечей Premium+ пробег до 90 000 км. Назвать центральный электрод тоненьким никак нельзя: у родоначальников подобных свечей он явно тоньше!

➔ Пускозарядное устройство Heyner AkkuEnergy от немецкой Alca Mobil Auto Accessories обещает при необходимости выдать ток до 1200 А! Этому способствует встроенный аккумулятор на 26 А·ч. Благодаря термосумке, удерживающей тепло, он не потеряет заряд даже при сильном морозе. Масса прибора – 14 кг, что при размерах 28×20×42 см позволяет возить его в багажнике без ущерба для прочих грузов. Прибор имеет «защиту от дураков», то есть от переплюсовки, замыканий, перегрузок и т. п.



➔ Итальянские тормозные диски Brembo должны привлечь не только именем, но и новой технологией производства с упором на экологию. Представители компании с удовольствием рассказывают о режиме окраски дисков с использованием ультрафиолетовой сушки. Отечественные автомобили «в списке не значатся», зато охвачены «фольксвагены», «мерседесы» и др.



➔ Еще один взгляд на щетки, теперь от Finwhale. Интересно присоединение щетки к поводку: узел крепления выполнен отдельно от щетки и защелкивается на ней с помощью симметричного фиксатора. Это означает, что щетку можно легко ориентировать в одном из двух противоположных положений, что дает возможность использовать щетки на автомобилях с правым расположением руля или таких, где дворники разбегаются в противоположные стороны (спойлер при этом ориентирован правильно). Удобно это и при установке: можно сначала надеть фиксатор с адаптером на поводок, а потом одним кликом зафиксировать дворник.



➔ Американский «осушитель дизтоплива» обещает удалить воду из солянок, облегчив тем самым зимнюю езду приверженцам дизельных моторов. Одна упаковка рассчитана на 570 литров топлива. Другая новинка фирмы – «смазка для консервации» – обещает предотвращать появление ржавчины и коррозии в поршнях, кольцах, цилиндрах и прочих элементах двигателей.



➔ Компания Statoil предлагает синтетику Laserway 5W-20, C3 5W-30, C4 5W-30. Конкретную применимость, как обычно, нужно уточнять индивидуально, но в любом случае обещаны высокая смазывающая способность, защита мотора с момента пуска и т. п. Отметим, что масло C4 5W-30 относится к категории Low SAPS, то есть характеризуется низкой сульфатной зольностью и малым содержанием фосфора и серы. При этом оно рассчитано как на экстремально холодные, так и на жаркие климатические условия.

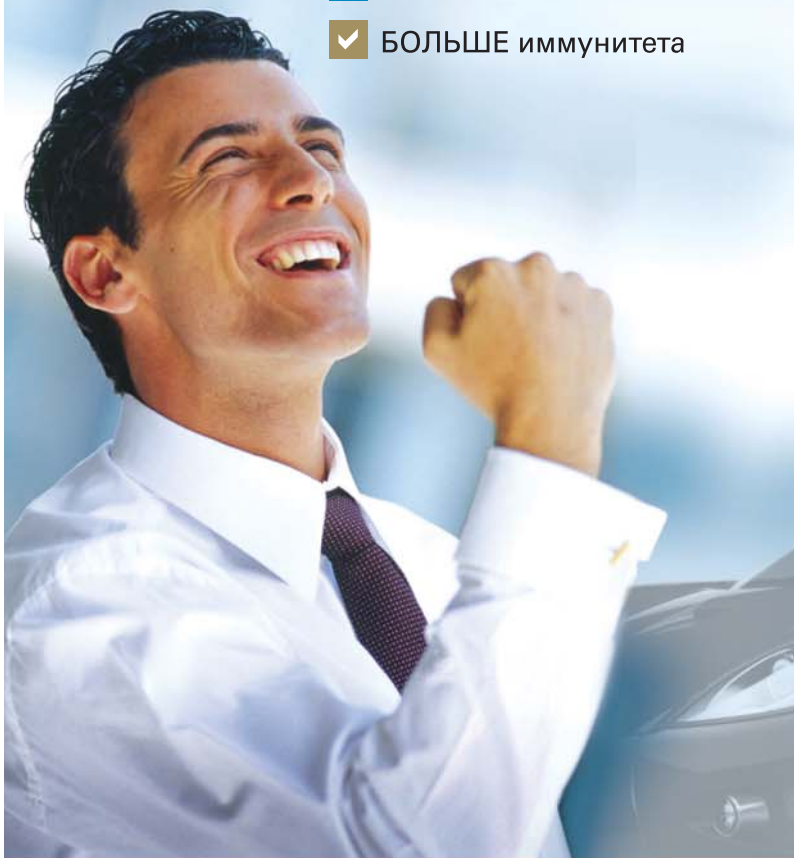


На правах рекламы

Возьми от жизни

БОЛЬШЕ

- ✓ БОЛЬШЕ энергии
- ✓ БОЛЬШЕ выносливости
- ✓ БОЛЬШЕ иммунитета



Man's formula®

20 витаминов +
11 минералов + 4 экстракта
лекарственных растений

Консультация
специалиста:
(495) 744-0627

Спрашивайте
в аптеках города

Подробнее на сайте
www.pharmamed.ru



БАД. ОБЪЕКТ РЕКЛАМИРОВАНИЯ НЕ
ЯВЛЯЕТСЯ ЛЕКАРСТВЕННЫМ СРЕДСТВОМ

Реклама.



Нидерландская Hola предлагает стойку в сборе на «Ладу-Гранта». Как правило, такие элементы продают «по кускам», а потому здесь намекают на новый подход к обслуживанию «нашемарок». Кроме того, в ассортименте фирмы колодки, амортизаторы и другое железо.



Китайцы китайцам рознь, готовы доказать представители фирмы GSP Automotive Group. Программа компании покрывает 95% позиций для легковых авто: здесь делают ШРУСы, приводные валы, ступицы. Имеются серьезные сертификаты – от французов и из НАМИ. Что касается хромированного покрытия, то оно, конечно же, только для выставочных образцов, иначе при контакте с рабочими деталями посетитель выставки может испачкаться. За европейский рынок отвечает немецкий филиал компании.



Бренд Filter A.G. – российский, производство – турецкое. Хорошо, что отечественные авто попали в поле зрения производителя: данный фильтр предназначен для двигателей ЗМЗ-405 и -406.



Инструмент для Юрия Деточкина? Нет, для установщиков сигнализаций. НПО «СтарЛайн» пытается подобным образом облегчить труд установщиков охранных комплексов, дабы тем было легче, к примеру, демонтировать обивки дверей и т. п. Любопытно, что такие наборы фирма раздает им бесплатно!



Такую свечу зажигания показывали на стенде украинского «Плазмотора». Изобретатель предлагает форкамерные свечи, катализаторы горения и еще кучу всего, лихо обещая снижение CO аж до нуля и экономию 8 литров топлива на каждой заправке. Рядом – серийные иридиевые свечи Plazmofoor Super.



Новое масло ZIC XQ Top – синтетика с инновационным пакетом присадок, продлевающих срок службы систем для снижения токсичности (каталитические нейтрализаторы, сажевые фильтры). Оно, как уверяют создатели, разработано специально для дизельных и бензиновых двигателей автомобилей группы «Фольксваген», которым требуется масло со спецификацией VW 504 00/507 00. Продукт имеет допуски от серьезных производителей: MB 229.51, BMW Longlife-04, Porsche C-30.

Южноуральское производственное объединение «АВТОРЕАЛ» специализируется в основном на компонентах тормозной системы автомобиля. Диски, ступицы, колодки, цилиндры – уж здесь-то отечественный рынок точно охвачен.



Турецкий аккумулятор Yigit Akü производитель любит называть умным. Так, модель Prestige сообщает вам о своем состоянии шестью различными цветами светодиодных индикаторов, а всю нужную информацию хранит в памяти чипа. Встроенная электроника готова передавать данные на мобильный телефон (эсэмэской) или компьютер (по электронной почте). Производитель заверяет: в какой точке мира ни находился бы ваш автомобиль, информация поступит в фирменный банк данных.



Питерский PEKAR представлять не нужно: слово «карбюратор» еще на слуху, хотя агрегат и снят с конвейеров. А вот новое лицо компании: продукция с защитой от подделок. Покупаете, к примеру, амортизаторную стойку, тут же проверяете (посредством компьютера или эсэмэски), не подделка ли это, и получаете шанс выиграть 500 литров бензина!



Компания Sapfire предлагает ароматизаторы – едва ли не самый ходовой товар на современном рынке. На фото только новейшие ароматы, в продаже их куда больше. А от солнышка защитят шторы. Предусмотрены три варианта размера плюс регулировки по ширине и высоте.

KUMHO TYRES 

**Kumho.
Созданы
для победы.**



**Инновационные технологии
вселяют уверенность.**

Стань лидером, добивайся побед и успехов,
полагаясь на отличный контакт
с дорогой на шинах Kumho.

www.kumhotyres.ru

ГОТОВ К ЗИМЕ

Первые автомобили «Сеат-Леон SC» уже начали появляться в салонах официальных дилеров. У трехдверного хэтчбека, построенного на модульной платформе MQB концерна «Фольксваген», обширная линейка бензиновых двигателей: 1,2-литровый (86 или 105 л.с.), 1,4-литровый (122 или 140 л.с.) и 1,8-литровый (180 л.с.), а также два варианта коробки передач: механика и DSG.

Готовность «Леона SC» к российской зиме проверяли в Заполярье. Системы торможения, курсовой устойчивости, стеклоочистители, замки дверей и многое другое надежно работало при температурах около -40°C .

Цена самой дешевой версии (мотор 1,2 TSI мощностью 86 л.с. и 5-ступенчатая механика) начинается с 575 000 рублей.

от 575 000
рублей



ДАВАЙ КАСКО

«Киа» предлагает выгодные условия страхования каско автомобилей «Рио» и семейства «Сид». Ставка по программе «Легкое каско» составляет всего 3,5% стоимости автомобиля. Клиенту возместят полную стоимость машины в случае угона или утраты (ущерб более 80% цены автомобиля). Страховка распространяется и на случаи обращения при ущербе до 30 000 рублей в результате мелких ДТП.

Унифицированный специальный тариф охватывает водителей старше 25 лет, с водительским стажем не менее пяти лет, однако на покупателей популярной молодежной модели «Киа Про-Сид» эти условия не распространяются. Стоимость полиса «Легкое каско» — от 17 146,5 рубля.



В конце августа в Ростове-на-Дону **дилерам показали новую модель «ТазАЗ-Аквелла»**. Продажи начнут с комплектации GLS. В нее входят кондиционер, магнитола, подушка безопасности, антиблокировочная система и гидроусилитель руля. Кроме того, в «Аквелле» есть электрические стеклоподъемники, электрорегулировка и обогрев зеркал, передние противотуманные фары и спортивные кожаные сиденья.

ставки
снижены
на 5,5%

НЕЗАВИСИМОЕ КРЕДИТОВАНИЕ

Государственная программа автокредитования стала доступна в дилерских центрах группы компаний «Независимость». На автомобили марок «Пежо», «Фольксваген», «Мазда», «Мицубиси», «Форд» и «Киа» ставки снижены на 5,5%. Действие программы распространяется на автомобили не дороже 750 000 рублей и весом не более 3,5 тонны, причем первоначальный взнос должен

составлять не менее 15% стоимости покупки. Срок действия кредитного договора не более 36 месяцев.

В некоторых банках — партнерах программы по субсидированной ставке кредитуются: страхование каско, страхование жизни, а также дополнительные услуги, включенные в кредит. Подробности следует уточнять у специалистов конкретных банков.

ОСЕННИЙ «АКТИОН»

С октября 2013 года в салонах официальных дилеров можно купить обновленный кроссовер «Акцион». Модель получила новую внешность и оптику со светодиодными секциями. Внутри изменения коснулись приборной панели, поменялась и штатная мультимедийно-навигационная система.

Автомобиль оснащают 2-литровым двигателем мощностью 149 л.с., дизельным или бензиновым. Можно выбрать коробку передач (6-ступенчатая механическая или автоматическая) и привод (полный или передний).



ВЕСЬ В ЧЕРНОМ

Сто двадцать автомобилей «Ленд-Ровер Фрилендер» ограниченной версии «Динамик Блек» (Dynamic Black) разошлись по салонам официальных дилеров. Покупатель может выбрать двигатель: бензиновый 2,0 Si4 (240 л.с.) или дизельный 2,2 SD4 (190 л.с.). Машины ограниченной серии оснащены панорамным люком, ксеноновыми фарами со светодиодами, передними датчиками парковки, камерой заднего вида с динамическими линиями и пакетом опций «Динамик Стайлинг» (Dynamic Styling). Рекомендованная цена – 1 990 000 рублей.



ПОЧТИ ТИГР

Стартовали продажи обновленного «Чери-Тигго FL». Изменений в экстерьере, интерьере, двигателе и трансмиссии – около трех десятков.

Во внешности: новая решетка радиатора и массивный бампер, новые формы капота и фар головного света. Перечень можно продолжить. Что касается интерьера, стоит обратить внимание на новую приборную панель, полностью измененное рулевое колесо, центральную консоль, обновленную отделку ручки переключения передач МКП.

В России «Тигго FL» будет продаваться с одним из двух двигателей – 1,6 л (DVVT + VIS) или с 2-литровым. В пару к каждому устанавливается 5-ступенчатая механика. Цена «Тигго FL» начинается с 555 900 рублей.

На правах рекламы

Легче бросить курить, чем с раком жить

- Снижает тягу к никотину
- Успокаивает нервную систему
- Препятствует появлению лишнего веса на фоне отказа от курения
- Безопасен: не содержит никотин



ЛЕГЧЕ БРОСИТЬ,
ЧЕМ КУРИТЬ



Горячая линия:
+7 (495) 681-93-00,
+7 (495) 681-09-30



www.brosay-legko.ru



ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ



КРИТИКА ПОДЕЙСТВОВАЛА?

На июльские каникулы пилоты «Ситроена» ушли не в лучшем настроении. Команда осталась недовольна результатами и требовала ощутимых улучшений. И четко обозначила, где именно эти улучшения хотела бы увидеть: на ралли Финляндии и Германии. В первую очередь ждала успешного выступления от Микко Хирвонена в его домашней гонке.

Но нет, финн и там ничего особенного не показал, финишировав на скромном (для

него) четвертом месте. А вот в Германии, на асфальтовых дорогах, ситроеновцы вопреки ожиданиям отличились. Собственно, особо отличился лишь Дани Сордо, и во многом благодаря сходу лидера чемпионата мира Себастьяна Ожье («Фольксваген»). Однако испанец победил, что случилось с ним впервые! К тому же Хирвонен был третьим, а «двойной шеврон» выиграл этап в командном зачете. Похоже, интригующих увольнений в этом году мы не увидим.

ЗВЕЗДНЫЙ ЧАС ХОСЕ-МАРИИ

«Туринговый» чемпионат мира в этом году планирует посетить все континенты, кроме Австралии. Визит в Аргентину прошел с большим успехом, ведь южноамериканцы очень любят гонки, причем даже в глубокой провинции, какой является город Сантьяго-дель-Эстеро. К тому же здесь выступил местный «туринговый» чемпион. И сотворил настоящую сенсацию! Хосе-Мария Лопес, даром что дебютант, за рулем БМВ-320 в первой гонке финишировал пятым, а вторую выиграл – и стал победителем этапа! Причем, само собой, перед ним никто особо не расступался. Вот и думай теперь – а действительно ли в WTCC собраны все сильнейшие?



Команда «Лада Спорт», в отличие от предыдущего этапа в Португалии, где Джеймс Томпсон набрал очков изрядно, здесь не блистала. Дружные сходы в первой гонке. Лучшее достижение – 16-е место Михаила Козловского. У лидера сезона Ивана Мюллера – очередная победа и комфортный отрыв от преследователей.

Выиграв гонку серии GP3 в Бельгии, Даниил Квят однозначно ответил на вопрос, кто лучше – он или Карлос Сайнс-младший. За два этапа до финиша россиянин – пятый в турнирной таблице, испанец – девятый.

Промоутер Гран-при России Формулы-1 объявил о наборе специалистов в проект. Требуются «лучшие из лучших в маркетинге, пиаре, юриспруденции, коммерции, организации мероприятий и продажах» с хорошим знанием английского. С дальнейшим переездом в Сочи.

Трехкратный (пока) чемпион WTCC Иван Мюллер станет напарником Себастьяна Лозба по команде «Ситроен» в «туринговом» чемпионате мира. Задолго до старта сезона такой дуэт выглядит абсолютно непобедимым.



СТРЕМИТЕЛЬНЫЙ СИРОТКИН



Австрийский этап Мировой серии «Рено» принес некоторые дивиденды Сергею Сироткину. В одной из гонок Формулы-«Рено 3.5» россиянин финишировал четвертым. Но по ходу всего сезона он, конечно, не выглядит как пилот, сию минуту достойный места в Формуле-1: побед нет, девятый по сумме очков. И уж наверняка к известию о том, что Сироткин подписал контракт с «Заубером», соперники отнеслись неоднозначно.

Спор за титул здесь ведут Кевин Магнуссен и Стоффель Вандоорн. Борьба равная, однако лишь Магнуссен летом побывал на молодежных тестах Формулы-1 по приглашению «Мак-Ларена». И поговаривают, что именно у сына выдающегося датского гонщика Яна Магнуссена есть виды на скорое продвижение в высший формульный класс. Но даже он по темпу карьерного роста проиграл Сироткину.

Украинцы Александр Салюк («Форд-Фиеста») и Валерий Горбань («Мини») были лучшими в украинском «Александров Ралли». Третьим финишировал москвич Геннадий Брославский («Мицубиси-Лансер»). В гонке, собравшей 60 экипажей, совмещались этапы Кубка Европы, чемпионатов Украины и России.

Победив в домашнем ралли «Элин», чех Ян Копецки («Шкода-Фабия») упрочил лидерство в чемпионате Европы по ралли. Его главный соперник ирландец Крейг Брин здесь не выступал.

ЧТО ПОСМОТРЕТЬ

3–7.10 Кубок России по ралли, финал, «Кубань», Краснодар

5–6.10 чемпионат России по ралли-кроссу, Воронеж

11–12.10 Кубок России по ралли-рейдам, «Осенний штурм», Коломна

26–27.10 чемпионат России по кроссу, «Большой приз УАЗа», Ульяновск

ПШИК БЕЗ ЗВЕЗД



За неделю до старта ралли-рейд «Мамаев курган», посвященный 70-летию битвы под Сталинградом, утратил статусы этапов чемпионата и Кубка России. Официальная формулировка: нет необходимых документов (регламент, маршрутный лист, план безопасности). Организаторы остались при мнении, что все это у них есть. Пока непонятно, как разрешится конфликт. Но в любом случае жаль проделанной работы. Грандиозное по замыслу мероприятие превратилось, по сути, в небольшой пшик.

Четырехдневная гонка по упрощенному маршруту все равно состоялась, но с иным составом участников, почти без звезд. Среди 11 экипажей на автомобилях лучшим стал харьковчанин Михаил Лисяк («Тойота-FJ Крузер»).

УПЛОТНИЛИСЬ



Гонка «Хунгариан Баха» добавила интриги Кубку мира по ралли-рейдам. Лидер турнира Жан-Луи Шлессер в Венгрию не приехал (видимо, посчитал, что его багги заточен под пески, а на каменистом грунте ему неуютно).

И победу, уже третью в этом сезоне, одержал испанец Нани Рома, оставив позади Кшиштофа Холовчика (оба – «Мини»). Теперь все трое образовали

плотную группу лидеров, и каким образом распределяются призовые места – неясно.

Россиян в Венгрии было немного. Александр Бараненко («Тойота-Ленд Крузер») финишировал восьмым в «абсолюте», но вторым в категории T2. И продолжает спор за победу в этом зачете Кубка, уступая несколько очков португальцу Ромуло Бранко.

На правах рекламы

АБСОЛЮТНЫЙ КОНТРОЛЬ

OBSERVE G3-ICE



Оптимальное расположение шипов



Микрошипы (из скорлупы грецкого ореха)

Обеспечат надежное сцепление и торможение на любой зимней дороге.

OBSERVE MICROBIT TECHNOLOGY

НОВИНКА!

100% сделано в Японии

www.toyotire.ru



TOYO TIRES
driven to perform

Новая шипованная шина TOYO для самых суровых зимних условий. Усовершенствованное распределение шипов в сочетании с уникальной технологией Toyo "Microbit" (частицы скорлупы грецкого ореха в составе резиновой смеси протектора) обеспечит безупречные характеристики сцепления и торможения на льду и в глубоком снегу.



БОЛЬШЕ ТУРИЗМА

Когда стали известны характеристики нового «Фольксвагена-Гольф GTI», многие испытали разочарование: даже с пакетом «Перформанс» его мощность – всего 230 л.с. Немного, если сравнить с другими хот-хэтчами, которые выдают по 250 сил и больше. Поэтому для фанатов трек-дней ателье «Оттингер» к концу года обещает выпустить пауэр-кит, который увеличит

отдачу «Гольфа GTI» до 350 «лошадок» благодаря новому интеркулеру, впуску, выпуску и блоку управления. Разумеется, не останутся без внимания тормозная система, подвески и трансмиссия, в которой найдут место сцепление, рассчитанное на увеличенные нагрузки, и дифференциал повышенного трения.

Уже сейчас доступен аэродинамический кит: передний спойлер со сплиттером, пороги, задние спойлер и диффузор, по бокам которого видны сдвоенные патрубки спортивного глушителя. Комплект подходит и для версии GTI, и для дизельной GTD. Любую можно оснастить фирменными 19-дюймовыми колесами с отделкой «блек редлайн» или «блек сिलверлайн».



ПЛЕЙБОЙ ИЗ КАЛИФОРНИИ

Чтобы суперкар «Мак-Ларен MP4-12C» смотрелся не менее эффектно, чем соперник – красивый «Феррари-458 Италия», энтузиасты из калифорнийской студии «Форштайнер» разработали для него оригинальный стайлинг. Стремительности облику добавляет прежде всего углепластиковый передний бампер со сплиттером. В задней части и на боковинах – новые карбоновые воздухозаборники, пороги и антикрыло. На этом и остановились, посчитав, что технических доработок 625-сильному «Мак-Ларену» не требуется.

БЫСТРЕЕ, НИЖЕ, МОЩНЕЕ

Академия вождения «Мерседес-Бенц» работает у нас уже несколько лет. В конце прошлого года к контраварийной школе добавилась спортивная – академия вождения AMG. Здесь учат ездить не только безопасно, но и быстро, благо мощные автомобили, трасса «Москоу Рейсвей» и немецкие гонщики-инструкторы этому способствуют. Из программ обучения пока доступна лишь базовая – для тех, кто скоростным вождением раньше не занимался. В перспективе – весь спектр учебных курсов вплоть до настоящего автоспорта.

Большинство автомобилей – седаны и купе С 63 AMG, есть заряженные версии кабриолетов SL и SLK и внедорожника ML. Можно проехаться на «Мерседес-Бенце SLS AMG» и почувствовать, что такое настоящий суперкар!



ТОРОПЫГА



Новый БМВ-Х5 еще не поступил в продажу, но ателье «Люмма дизайн» уже обрисовало свое видение вседорожника. Модификацию CLR X 5 RS отличают необычные бамперы, развитые пороги и накладки на крылья. Последнее немаловажно, ведь в арках

планируют разместить 23-дюймовые (!) колеса. Традиционно можно заказать индивидуализацию интерьера. Тюнинговую версию планируют освоить к весне следующего года, ближе к старту озвучат и технические характеристики доработанного вседорожника.

КИЛОНЬЮТОН

Появились первые данные о программах доработок новейшего мерседесовского «S-класса», разработанных известнейшим ателье «Брабус». В джентльменском наборе – аэродинамический кит из новых бамперов, порогов и крыльев с вентиляционными решетками. Для всех моделей доступны спортивный выхлоп и модуль, позволяющий занизить подвеску на 15 мм, а также фирменные

диски размером 19, 20 и 21 дюйм с шинами «Контини», «Пирелли» или «Йокогама».

Можно доработать даже версию S 63 AMG. С пакетом 650 PowerXtra CGI мощность 5,5-литрового битурбомотора составит 650 л.с., пиковый момент вырастет до 1000 Н·м. Это не предел: с заменой турбокомпрессоров, работу которых согласует новый контроллер, с оптимизацией впуска и установкой прямоточного выхлопа отдача может достигать 730 л.с. и 1065 Н·м! Неудивительно, что максималка такого монстра составляет 325 км/ч.

Момент — как у паровоза



СЕМЕЙНЫЕ ЦЕННОСТИ

Трехлитровый турбодизель 3,0 TDI, которым оснащаются среди прочих универсалы «Ауди-А6 Авант», и так выдает внушительные 313 л.с. и 650 Н·м. Однако если домочадцы привыкли к перегрузкам и готовы к новым ощущениям, то можно постепенно начать подготовку к «космической» одиссее. Для этого необходимо обратиться к инженерам «Зеннер тюнинг», которые увеличат отдачу двигателя до 374 «лошадей» и 776 Н·м и установят новые стойки от KW с уменьшением просвета на 30–55 мм. Ну и грех в таком случае отказываться от оригинальных колес с шинами 255/35R20 – все равно с комфортом можно попрощаться.

На правах рекламы

ОБЩИЙ ЯЗЫК С ЛЮБОЙ ДОРОГОЙ



TOYO TIRES
driven to perform

Экстремальное зимнее вождение без шипов! Передовые японские разработки и технология «Microbit» (микрочастицы из скорлупы грецкого ореха) предоставят Вам безграничный контроль в самых сложных зимних условиях.

OBSERVE GSI-5

www.toyotire.ru



**Абсорбент
влаги**

Обеспечит наилучшее сцепление с дорогой.



**Микрошипы
(из скорлупы
грецкого ореха)**

Обеспечат надежное сцепление и торможение на любой зимней дороге.

microbit

100% сделано в Японии



ПОВЕСЬТЕ ТРУБКУ!

Есть вполне определенные категории водителей, которые причиняют больше всего беспокойства **Марии Бойко**.

Трудолюбивые социологи каждый год дотошно выясняют, водителей каких марок считают самыми неадекватными на дорогах разных стран. Так, например, в прошлом году в Германии в тройку лидеров вошли обладатели БМВ, «мерседесов» и «тойот». В результате аналогичного опроса в США худшими были признаны те, кто управляют «лексусами-RX», «гелендевагенами» от «Мерседес-Бенца» и суперкарами «Феррари».

А вот в моей жизни самые странные водители скрывались за шильдиками «Мазды», «Волги» и «Газели». Первая категория – пересевшие когда-то со своих «девяток» и «десяток»; они поменяли статус на менеджеров среднего звена, но не изменили стиль вождения.

Вообще, история про молодеющие поколения владельцев тянет на отдельную тему. Бурное развитие экономики, появление кредитных программ способствовали тому, что горячие парни вдруг стали разъезжать на таких марках, водители которых традиционно славились своим спокойствием и уравновешенностью, – например, «Вольво». Все чаще за рулем этих автомобилей я замечаю молодежь, которая,

не заботясь о безопасности окружающих, вышивает по дороге.

Товарищи в кепочках за баранкой «Волги», видимо, еще с советских времен пребывают в уверенности, что их все должны пропускать. Ну а груженные «газели»... Что творится в головах этих бесстрашных водителей, знают только они и Бог.

И так продолжалось довольно долго, но последние несколько лет адекватность водителя перестала ассоциироваться с маркой.

Автомобиль меняет все ряды в повороте, неравномерно ускоряется и тормозит? Ну да, так и есть: поравнявшись, вижу огромные «котлы» на руке, которая держит мобильный телефон. Впрочем, часы – необязательное условие. А вот прилипшая к уху трубка – неременный атрибут неадекватных водителей.

Я понимаю, что ритм нашей жизни определяет довольно грустную тенденцию: все большую часть времени мы проводим за рулем. И не очень удивляет, что люди в этот момент решают рабочие проблемы, общаются с друзьями или рассказывают детям сказки на ночь. Но глупо спорить с многочисленными исследованиями,

которые доказали: разговоры по телефону снижают уровень сосредоточенности водителя и увеличивают время реакции. Последние опыты, в ходе которых ученые сканировали уровень мозговой активности в разных диапазонах мозговых волн, движение глаз и др., показали, что, разговаривая по телефону, водитель меньше внимания уделяет дороге и пропускает важные визуальные подсказки.

Честно говоря, до этих беспечных ребят мне дела мало. А вот то, что они представляют потенциальную угрозу для окружающих, вызывает раздражение. Ведь не объяснишь ничего, не втолкуешь. Осознание собственного бессилия и вызывает негативные эмоции. Ну а как – неприличный жест ему в окно показать? Не поймет.

Вот и приходится в очередной раз складывать буквы в слова. Дорогие мои «коллеги» по дорожному движению, откажитесь от переговоров по мобильному во время езды. Даже гарнитура в этом случае – не панацея.

А водители, на которых я посетовала в начале, почти исправились. Впрочем, если вы принадлежите к одной из названных групп, помните: мнение автора может не совпадать с мнением редакции. **ЭР**



Мой комфорт. Мой Сервис

Официальный сервис «Мерседес-Бенц»

Вы абсолютно уверены, что доверили свой автомобиль в надежные руки профессионалов, и именно поэтому говорите: **Мой Сервис.**

Реклама



Mercedes-Benz

НАМ ПО ПУТИ!

Современная жизнь — словно гонка, в которой наш организм, особенно печень, работает на повышенных оборотах, а значит подвергается большей нагрузке. Чтобы смело входить в любые жизненные повороты, не боясь вдруг заглохнуть или вылететь с дороги, нужно быть уверенным в том, что находится под капотом.



В отличие от систем вашего автомобиля печень может не подать сигналы о проблемах с ней вплоть до серьезной стадии болезни.



Эссенциале® форте Н с натуральными фосфолипидами бережно восстанавливает клетки печени*, помогая улучшить ваше самочувствие и устранить симптомы.

Заболевания печени могут сопровождаться симптомами: тяжесть в правом подреберье, утомляемость, усталость, снижение аппетита.

Действие Эссенциале® форте Н подтверждено клиническими исследованиями²⁻⁵.

Если симптомы сохраняются после нескольких дней терапии, проконсультируйтесь с врачом. *Доказано в экспериментальных исследованиях⁶.

ПН# 011496/01-10.08.10

¹Инструкция по медицинскому применению препарата Эссенциале форте Н (ПН011496/01-10.08.10). ²Yin D., Kong L. Observation for curative effect of Essentiale® in treatment of fatty liver caused by diabetes mellitus. Med J Qilu. 2000; 15: 277-278. ³Gonciarz Z, Besser P, Lelek E, Gundermann K.J., Johannes K.J. Randomised placebo-controlled double-blind trial on "essential" phospholipids in the treatment of fatty liver associated with diabetes. Med. Chir. Digest. 1998; 17: 61-85. ⁴Niederau C., Strohmeyer G., Heintges T., Peter K., Gopfert E. Polyunsaturated phosphatidyl-choline and interferon alpha for treatment of chronic hepatitis B and C: a multi-center, randomized, double-blind, placebo-controlled trial. Leich Study Group. Hepatogastroenterology. 1998; 45: 797-804. ⁵Sas E., Grinevich V., Kravchuk O., Efimov O. Polyunsaturated phosphatidylcholine reduces insulin resistance and hepatic fibrosis in patients with alcoholic liver disease. Results of randomized blinded prospective clinical study. Journal of Hepatology. 2011; 54: S207. ⁶Gunderman K.J. Kuenker A., Kuntz E., Drozdik M. Activity of essential phospholipids(EPL) from soybean in liver diseases. Pharmacol rep. 2011; 63: 643-659. ⁷Данилова Е.А. Оценка токсического риска. МинОбрНауки РФ 2006, 48 с. ⁸Kuntz E., Hepatology, principles and practice 2nd edition, 2006.

Эссенциале® форте Н

2

капсулы
во время еды



3

1
раза
в день

В организме человека печень выполняет роль фильтра, не допускающего опасные вещества в общий кровоток.

В одной клетке печени происходит 500 биохимических процессов!⁷

Неправильное питание, плохая экология, токсины и алкоголь, малоподвижный образ жизни могут привести к ожирению и токсическому поражению печени⁸.

SANOFI 

Представительство АО «Санофи-авентис груп» (Франция). 125009, Москва, ул. Тверская, 22. Тел.: (495) 721-14-00.
Факс: (495) 721-14-11. www.sanofi.ru RU.PCH.13.08.19. РЕКЛАМА.

3 ЖИЗНЬ

ТИХИЙ ЧАС	198
Немецкий «туринг»: борьба? Показуха?	
ТРОЕ ИЗ ЛАРЦА	202
Болиты ДТМ: по единому лекалу	
СДЕЛАНО НА ПЕТЛЕ	204
«Опель-Астра» и «Корса» с заводским тюнингом	
ВТОРОЙ УРОК	208
Тест-пилот ЗР шокирован ралли	
ОБЯЗАТЕЛЬНО-ДОБРОВОЛЬНО	210
Чем заменят ОСАГО	
КУДА НЕ ХОДЯТ ПОЕЗДА ...	212
«Ленд-Ровер Дискавери» — невидаль на Камчатке	
ВОДА И КАМЕНЬ	218
На шинах «Кордиант» по Исландии	
ЗАКОЛДОВАНА, ОКОЛЬЦОВАНА	220
Центральная кольцевая: больше, чем объезд	
МАРКС ПОПУТАЛ	224
Кто виноват в крахе Детройта	
НУ ТЫ И ЖУК!	228
«Ниссан-Джук»: найдется на любой вкус	
ТАРИФ «САМОПАЛЬНЫЙ» ...	234
Ищем СХ-5, «Кобальт» и «Алмеру» в Центральной России	
ПОРОГ НЕСТАБИЛЬНОСТИ ...	238
Система стабилизации: продвинутая АБС	
КУШАТЬ ПОДАНО	242
Упала мощность — рассмотрим варианты	
НЕАБСОЛЮТНАЯ МОНАРХИЯ	244
«Пежо-308» в деталях	
ГОРИ, ГОРИ ЯСНО	248
Ксенон: ярко, но дорого	
КОРОЛИ СУШИ	250
Джип или кроссовер за полмиллиона	
КТО ПРЕДУПРЕЖДЕН, ТОТ ЭКОНОМИТ	256
Еще одна классификация	
ДЕСЯТЬ ЛЕТ СПУСТЯ	258
Новая «Шевроле-Нива» в парке ЗР уже с дефектами	
ОТДЫХ ЗАСЛУЖЕН	262
«Мазда ВТ-50»: добрые воспоминания	
ВЕЛИЧИНА ПОСТОЯННАЯ ...	264
«Линкольн-Континенталь»: авто без ограничений	



ЗА РАМКИ! 198, 212

За рулем 10.2013

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ ДТМ



+ 15 фото



ТИХИЙ ЧАС

Впервые престижная немецкая серия ДТМ посетила Россию. На гонки заглянул **Вадим Крючков**. Фото **Константина Якубова**.

Титулованный Энди Приоль одарил журналистов обаятельной белозубой улыбкой, и мы дружно включили диктофоны... Гонщики, дающие интервью, делятся на две категории. Одни почему-то все время теряют настройки автомобиля и рассказывают об их нелегком поиске, другие отрабатывают спонсорские вложения. Как было на этот раз?

Приоль великолепен! Вдохновенный рассказ британца о сети гостиниц

«Краун Плаза» можно публиковать в гоночных учебниках. Разумеется, в главе «Не забывай о титульных спонсорах».

А каких вы хотели откровений? В ДТМ собрались матерые пилоты, растерях здесь нет. Секреты настройки автомобилей предпочитают не афишировать, поскольку болиты ДТМ — родные братья. «Мерседес-Бенц», «Ауди» и БМВ здесь отличаются друг от друга только эмблемами и светотехникой, а по сути-то — монокласс. Главный



признак высочайшего уровня каждого гонщика серии и технической схожести болидов – результаты квалификации. На незнакомой пилотам подмосковной трассе «Москоу Рейсвей» разрыв между лучшим временем на круге и худшим составил 0,86 секунды! То есть у всех 22 участников скорость была практически одинаковая.

Но наивен тот, кто ожидал завала в первом же повороте и бескомпромиссной рубки по ходу всей гонки. Болиды ДТМ грозно выглядят и сочно звучат, но... Чем быстрее автомобиль, тем он более хрупок, и пилоты об этом не забывают. Разумеется, мелкие тычки были,

их не избежать, однако в целом заезд ДТМ – царство тактики и стратегии.

Зрелище завораживающее, но вместе с тем рафинированное и оттого усыпляющее. Откровенных «молотобойцев» здесь нет, как нет и смысла продираться сквозь строй – все решает выбор шин и тактика пит-стопов (два обязательных в ходе гонки). Зато реклама, брендинг, маркетинг и работа с имиджем поставлены на широкую ногу.

Зрителей зывали чуть ли не с мая, и агрессивная реклама сработала. То, что воскресный день ДТМ (но не уик-энд в целом) поставил рекорд посещаемости кольцевых гонок в России – факт

неоспоримый. Весь гоночный антураж смотрелся богато, гостевые зоны команд приняли изрядное число посетителей, каждый производитель предлагал программу увеселительных и познавательных мероприятий.

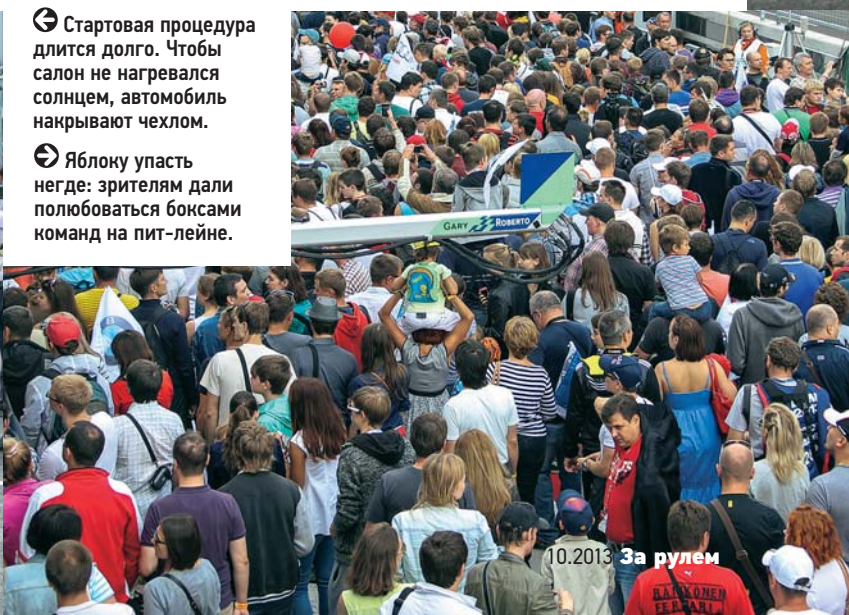
Но, и это «но» достаточно серьезное, ни на минуту не покидало ощущение, что мы наблюдаем демонстрационный этап. Не совсем шоу, ведь пилоты все же получали очки в зачет чемпионата, – а усеченный вариант для неприятельного зрителя.

Полноценный уик-энд ДТМ за рубежом насыщен гонками поддержки. Кубок «Фольксваген-Сирокко»,



⚡ Стартовая процедура длится долго. Чтобы салон не нагревался солнцем, автомобили накрывают чехлом.

🍏 Яблоку упасть негде: зрителям дали полюбоваться боксами команд на пит-лейне.



☞ Сразу после старта. Борт о борт, но без завалов.



☞ Желтый болид победителя Майка Роккенфеллера оторвался от преследователей на целую трамвайную остановку.

☞ «Прогулка» автомобиля Эдвардо Мортары по зонам безопасности в данном случае прошла без последствий.



❗ СОСТЯЗАНИЯ ЭМБЛЕМ

Первый чемпионат ДТМ («Дойче туренваген майстершафт», Deutsche Tourenwagen Meisterschaft) провели в 1984 году. Поначалу это были состязания честных железных автомобилей. В числе победителей серии великие Клаус Людвиг, Бернд Шнайдер, Никола Ларини, Мануэль Ройтер, Ганс-Иоахим Штук. Современный ДТМ – гонки автомобилей с углепластиковым монококом и наружным обвесом; это, по сути, спортпрототипы, лишь отдаленно напоминающие серийные аналоги. Машины трех марок – «Мерседес-Бенц», БМВ и «Ауди» – различаются лишь мелочами. Вес – 1100 кг. Одинаковые шасси, коробки передач, блоки управления двигателем. Моторы – V-образные 4-литровые «восьмерки» мощностью 500 л.с.



европейский чемпионат Формулы-3, Кубок «Порше» – на трассе все время что-то происходит. И кульминация – часовая гонка ДТМ. К нам гонок поддержки не привезли. Брешь прикрывали национальные серии: малочисленная Формула-«Россия» и Кубок «Лада-Гранта». Причем отечественную легковую серию, достаточно интересную, в расписании загнали за Можай. Заезд «лад» закончился в полдвенадцатого утра, а гонка ДТМ продолжительностью час десять минут стартовала в полчетвертого. Автограф-сессия пилотов ДТМ тоже, кстати, состоялась ранним утром. Весомая пауза.

Представьте себе среднестатистического папу, что взял на гонки сынишку. При цене оптимального билета от 1500 до 2500 рублей грех приезжать только на заезд ДТМ. А на весь день... Да заскушает ребенок! И никакие объяснения про график телепередач его не развеселят. Как тут не вспомнить максимально ориентированную именно на живого зрителя Мировую серию «Рено» на той же трассе. Интересно, бесплатно, насыщенно.

Еще один спорный момент в дебютном визите ДТМ – езда по сокращенной дистанции. Цель вроде благая – болиды чаще проносятся мимо

трибун. Зрителю гарантировали высокую концентрацию автомобилей. Что исключили? Изрядный кусок самой ходовой прямой и весьма интересные вилюшки на дальнем краю трассы. То есть скоростным болидам не дали разогнаться от души и вдобавок лишили нескольких обгонных мест. Правда, те участки не столь насыщены трибунами и, будь они задействованы, идиллическая телевизионная картинка гонок на фоне сплошной стены зрителей могла не состояться.

Впрочем, критиковать легко, сложнее дать объективную оценку. В Германии ДТМ – серия народная. В России – скорее зрелище для продвинутых гурманов от автоспорта. Официальные цифры: на гонке побывало 45 тысяч зрителей. Недурно для



☞ ДТМ поспорит с Формулой-1 в скорости замены колес.

дебюта серии, в которой не выступают российские пилоты. И вообще, когда гурманы исчисляются десятками тысяч, это не может не радовать. И сложные для восприятия гонки нам, безусловно, нужны. Побольше и почаще. Было бы на что ходить, а уж болельщик появится, привыкнет и разберется, что ему больше нравится.

А теперь вернемся к тому, с кого начали рассказ. Даже трехкратному чемпиону мира в классическом «Туринге» Энди Приолю еще не всё очевидно в «Туринге» немецком. Когда удалось его разговорить, признался, что за 15 гонок в ДТМ привык к быстрому болиду, но стратегию, приводящую к успеху в этой серии, еще не раскусил.

BP

➔ Радость Майка на финише была столь бурной, что возникли сомнения, не переигрывает ли.

➔ Трехкратный чемпион мира в «Туринге» Энди Приоль. Улыбка прекрасная, но приличных результатов в ДТМ пока нет.



⬇ Гонка поддержки – отечественный Кубок «Лада-Гранта». Форматом похож на ДТМ, только меняют и колеса, и пилотов.



На правах рекламы

Эслидин®

**Кардиогепатопротектор
с уникальным составом:**



STADA
CIS

www.stada.ru

**Специально разработан
для защиты печени у пациентов с
заболеваниями сердца и сосудов**

- Восстанавливает структуру и функцию печени
- Усиливает ее обезвреживающую способность
- Нормализует все виды обмена веществ: жировой, белковый, углеводный
- Снижает холестерин
- Уменьшает отложение жиров в печени

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ К ПРИМЕНЕНИЮ
НЕОБХОДИМО ПРОКОНСУЛЬТИРОВАТЬСЯ С ВРАЧОМ

ЛСР-001048/08

ТРОЕ ИЗ ЛАРЦА

У спорткара серии ДТМ мало общего с железными гражданскими моделями. В этом убедился **Максим Сачков**, внимательно рассмотрев конструкцию одного из болидов – «БМВ-M3 DTM».

В прошлом году, после длительного перерыва, в гонки ДТМ вернулся БМВ – составить компанию «Ауди» и «Мерседесу». А вместе

с ней в чемпионат пришел новый регламент. Он сделал спорткары разных фирм производителей еще более похожими друг на друга. Унифицировано около

полусотни деталей и узлов: одинаковыми стали силовые элементы кузова, коробки, многие детали подвески, рулевого управления, тормозной системы. **ЭР**

И НЕ ТЯНИТЕ С РЕЗИНОЙ

Заднее антикрыло с этого года стало регулируемым, как в Формуле-1: угол атаки меняется от 20 до 0°. Пилот имеет право воспользоваться системой DRS (Drag Reduction System) один раз на круге, когда едущий впереди соперник находится не более чем в 2 секундах.

С этого года применяют два типа покрышек – из мягкой смеси и из жесткой. Каждый пилот за гонку должен проехать на тех и на других шинах, момент смены и количество кругов не оговаривается.

1110 кг – минимальная масса спорткара вместе с гонщиком и его амуницией.



По периметру кузова расположены шесть углепластиковых крэш-боксов, поглощающих энергию при ударе.



Конструкция подвески у всех машин одинаковая: спереди и сзади независимая, на двойных поперечных рычагах, с системой «пушрод» (Pushrod).

Мощность от двигателя с четырехдисковым карбоновым сцеплением передается на задние колеса через шестиступенчатую коробку, которую делает для всех команд фирма «Хьюленд» (Hewland). Дифференциал – с регулируемой блокировкой.

Силовая структура кузова также одина для всех: 126-килограммовый углепластиковый монокок с интегрированным стальным каркасом безопасности.



G13 – новые технологии охлаждения

Жесткие условия эксплуатации автомобилей в России обуславливают выбор высококачественных расходных материалов и технических жидкостей. Французская компания **Motul**, специалист по производству высокотехнологичных смазочных материалов, обладает широким ассортиментом продуктов от синтетических моторных масел до охлаждающих жидкостей. Для автолюбителей, привыкших к лучшему и самому современному, компания **Motul** предлагает дополнить комплект моторного и трансмиссионного масла — охлаждающей жидкостью **MOTUL Inugel G13**.



Охлаждающие жидкости в основном состоят из этиленгликоля и воды. Разные типы жидкости отличаются между собой пакетом присадок. Известны неорганические пакеты и пакеты на основе органических кислот (OAT). Первые вытеснены гибридным пакетом присадок (технология Hybrid), которые включают в себя как органические, так и неорганические присадки. Но существует и более современная технология лобрида (Lobrid).

Именно такую жидкость выпустила компания **Motul**. Суть заключается в том, что в пакете присадок к органической основе добавлено небольшое количество ингибиторов окисления на минеральной основе. Кроме того, в составе имеется глицерин, который, как известно, имеет более высокую температуру кипения, чем вода.

MOTUL INUGEL G13 — это готовая к использованию охлаждающая жидкость на основе моноэтиленгликоля и глицерина с органическими и неорганическими добавками. Созданная по технологии «лобрид», она рекомендуется для систем охлаждения легковых автомобилей и легких грузовиков VAG, где требуется охлаждающая жидкость стандарта G13 (VW TL 774 J).

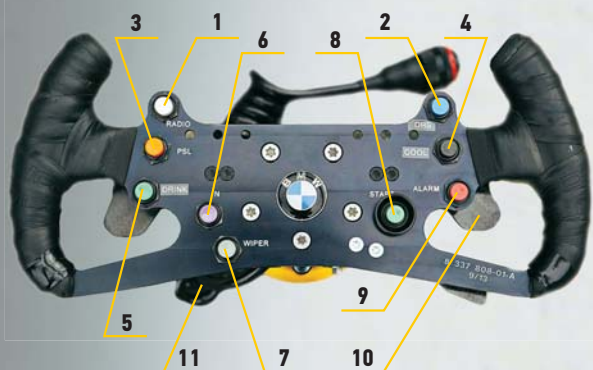
MOTUL Inugel G13 создает оптимальную защиту для всех металлических частей двигателя, включая цветные металлы. Высокотехнологичный пакет присадок защищает от замерзания, перегрева, коррозии и образования накипи. Обеспечивает защиту алюминиевых деталей при высоких температурах. Исключает возможность образования накипи и других отложений в системе охлаждения. Предотвращает кавитацию, увеличивает долговечность насоса системы охлаждения. **MOTUL Inugel G13** совместим с конструкционными материалами прокладок, шлангов, пластиковых деталей. По хорошей традиции Motul предоставляет выбор — охлаждающая жидкость готова к использованию (-37°C) и концентрат.

Каждый раз, когда Вам хочется остыть в пробке, вспомните о том, что Вашему двигателю тоже требуется качественное охлаждение. Доверьтесь высоким технологиям **Motul** — используйте охлаждающую жидкость **MOTUL Inugel G13**.

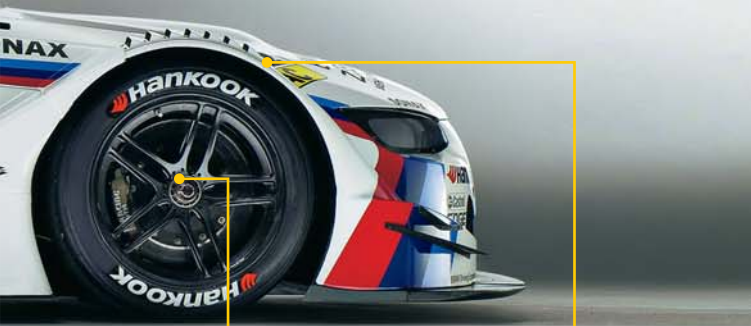


MOTUL
fluid force

На изображении показаны



1. Включает радиосвязь, по которой гонщик и команда договариваются об общей стратегии и настройках.
2. DRS управляет задним антикрылом. При нажатии на кнопку крыло поворачивается горизонтально — увеличивается скорость, проще становится обгонять.
3. Ограничитель скорости на пит-лейне. Работает только на первой передаче.
4. Дополнительное охлаждение тормозных механизмов водой.
5. Подает питьевую воду пилоту.
6. Включает «нейтраль» в коробке передач.
7. Активирует очиститель стекла. У него только одна скорость движения.
8. Этой кнопкой по команде инженеров пилот включает стартер. Затем пускает двигатель выключателем на центральной консоли.
9. Аварийная сигнализация предупреждает о неполадках, например о перегреве двигателя или низком напряжении в бортовой сети. Кнопкой можно приглушить тревожный сигнал.
10. Подрулевыми лепестками гонщик меняет передачи 12–30 раз за круг. Переключения длятся 40–50 миллисекунд.
11. Ручной тормоз блокирует задний контур. Это позволяет «взвести» машину, поднять крутящий момент на ведущих колесах и эффективнее стартовать.



Большинство деталей тормозной системы командам предоставляет фирма «АР-Рейсинг». В том числе углепластиковые вентилируемые диски, колодки и суппорты. На сезон каждой машине выделяют по три комплекта передних и задних тормозных дисков.



Атмосферный бензиновый двигатель V8 с углом развала цилиндров 90° и сухим картером установлен в базе за передней осью. Рабочий объем около 4 л, мощность 500 л.с. Количество воздуха, подаваемого в камеру сгорания, по регламенту ограничивают две шайбы (рестрикторы) диаметром 28 мм. Двум машинам положено три двигателя на весь сезон. Блок управления «Бош-MS 5.1» един для всех.



➡ «Корса» прекрасно подходит для изучения трассы – через несколько кругов можно попробовать угнаться за куда более мощными автомобилями.

СДЕЛАНО НА ПЕТЛЕ

Большинство автомобилей, претендующих на звание быстрых, при разработке тестируют на «Северной петле» **«Нюрбургринга»**. Как это отражается на характеристиках серийных машин, выяснил **Александр Крючков** на примере двух «опелей»: «Астры OPC» и «Корсы OPC».

Подразделение немецкой марки, отвечающее за спортивные модели, «Опель Перформанс Центр» (OPC), организовало тест-драйв своих автомобилей на мероприятии гоночной школы Scuderia S7. Помимо журналистов, приглашенных «Опелем», сюда съехало около сотни любителей скорости со всей Европы. Машины собрали разношерстные – от горячих хэтчбеков до суперкаров. Первый день мы

изучали конфигурацию: трассу разбили на шесть частей и участники, разделенные на группы, ездили за инструктором паровозиком. Поскольку после каждого отрезка приходилось возвращаться, нам выдалась уникальная возможность уточнить «Нордшляйфе» в обратном направлении.

Мое знакомство с «Петлей» началось на «Опеле-Корса OPC Нюрбургринг Эдишн». Его 1,6-литровый турбо выдает 211 л.с., и это не самый быстрый

по местным меркам автомобиль. Однако его родство с «Нордшляйфе» чувствуется сразу: настройки подвесок позволяют уверенно держаться на трассе на неровных участках, тормоза остаются цепкими даже после нескольких кругов, а самоблокирующийся дифференциал помогает рано открываться на выходе из поворота.

Есть один нюанс, который я не мог заметить во время знакомства с этой машиной в России: передаточные числа коробки подобраны именно под «Нюрбургринг», так что, учитывая эластичный мотор, извилистые участки трассы прохожу с минимальным числом переключений. «Корса» прекрасно справляется с ролью экскурсовода для изучения трассы – к обеденному перерыву я уже был готов угнаться за куда более мощными автомобилями. На вторую половину дня я поменялся с немецким коллегой, взяв себе «Астру OPC». «Корсу» же немец в скором времени, увлекшись, «убрал» в отбойник.

Управлять «Астрой» сложнее в первую очередь из-за возросшей скорости: 2-литровый турбомотор мощностью 280 л.с. позволяет разогнаться быстрее 200 км/ч в нескольких местах трассы. Рулить приходится аккуратнее и точнее. Ступени коробки передач длиннее, чем на «Корсе», и в некоторых поворотах приходится сбрасываться на передачу ниже. Зато тормоза такие же выносливые, при том что и торможения интенсивнее. В общем, порадовал общий

FIND **NEW** ROADS™



CHEVROLET

CHEVROLET NIVA

Грязи есть чего бояться



от **449 000** руб.

www.gm-avtovaz.ru | горячая линия: 8 800 200 00 76



дорожный
просвет 200 мм



постоянный
полный привод



угол съезда 35°



угол въезда 37°**

Комплектация представленного автомобиля может отличаться от фактической.
Реклама. Товар сертифицирован.
<http://vk.com/chevrolet.niva>
<http://www.facebook.com/chevrolet.niva>

* - Find new roads - «Найди новые дороги»

** - параметры действительны для комплектаций L, LC, GLS, GLC, LE

баланс машины: несмотря на большую мощность в сочетании с передним приводом, «Астра» не страдает от недостаточной поворачиваемости, а отключение системы стабилизации практически не меняет ее характер.

Вечером сложностей добавила переменчивая погода. Из-за размеров кольца условия на нем меняются от участка к участку. Пока одна его часть совершенно сухая, на другой может лить дождь, — нужно быть готовым к этому и успеть перестроиться.

Второй день был отдан произвольной программе. Я уже запомнил траекторию и старался круг за кругом наращивать скорость. Одна беда: в боевом режиме бензин расходуется уж очень быстро, 56-литрового бака хватает примерно на шесть кругов. Под занавес мероприятия нам устроили минисоревнование: проехать по трассе два круга с минимальной разницей во времени. Учитывая трафик, сделать это непросто: нужно то пропускать, то обгонять соперников, к тому же пришлось притормозить из-за аварии.

Мой результат — 6 секунд разницы между кругами и 42-е место.

После полутора дней на трассе становится понятно, каким узлом автомобиля в дальнейшем стоит уделять повышенное внимание. Во-первых, это тормоза: частые замедления с большой скорости требуют исключительной стойкости к перегреву. Во-вторых, подвеска: машина обязана цепляться за покрытия различных типов и справляться с рельефом. Наконец, для достижения высокой скорости на выходе из поворота важен правильно настроенный «самоблок». По счастью, и «Корса», и «Астра» могут похвастаться всем вышеперечисленным — 10 000 испытательных километров, накрученных каждой ОРС по «Нордшляйфе», не прошли даром. Неудивительно, что оба «опеля» отлично показали себя в наших тестах (ЗР, 2012, № 10; 2013, № 3). Ведь если машина строилась с расчетом на «Северную петлю» «Нюрбургринга», то она способна совладать с любой другой гоночной трассой!

ЗР



← Порадовал общий баланс «Астры»: электроника здесь не заменяет, а дополняет отточенные настройки железа.

«НЮРБУРГРИНГ»

«Нюрбургринг» означает «Северной петлей» (Nordschleife) длиной 20,8 км, сохраненной с 1927 года с минимальными изменениями. Популярна и трасса «Гран-при» (GP-Strecke) длиной 5,1 км, построенная в 1980-е годы. В настоящее время для большинства гонок высокого уровня, включая Формулу-1, используют более короткую конфигурацию. При этом «Северная петля» регулярно принимает различные соревнования, в том числе марафон «24 часа «Нюрбургринга». Автопроизводители используют эту сложную трассу для доводки дорожных машин, любят «Петлю» и гоночные школы. В свободные от мероприятий дни на ней проходят Touristenfahrten — свободные сессии: любой за плату может проехать по трассе на своем автомобиле или мотоцикле.



ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

■ Трехкратный чемпион Формулы-1 **Джеки Стюарт** окрестил «Нюрбургринг» «зеленым адом».

■ **Абсолютный рекорд** нынешней конфигурации «Нордшляйфе» держится с 1983 года. Тогда немецкий гонщик Штефан Белофф показал на «Порше-956 С» время 6 минут 11,13 секунды.

■ Трасса опоясывает гору, на вершине которой находится **средневековый замок**.

■ В 2013 году **стоимость проезда одного круга** по трассе

составляет 26 евро, за 1475 евро можно приобрести годовой абонемент.

■ По неофициальным данным, на трассе **каждый год погибает несколько человек** во время открытых сессий.

■ В 2009 году владельцы «Нюрбургринга» решили построить рядом с трассой зону развлечений, однако она стала причиной серьезных финансовых трудностей. **В 2012 году «Нюрбургринг» был на грани банкротства**, а в настоящий момент он выставлен на продажу за 165 млн. долларов.

Данные производителя

Модель	Opel Corsa		Opel Astra	
	1.4	OPC Nürburgring Edition	GTC 1.8	OPC
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,9	6,8	10,7	6,0
Максимальная скорость, км/ч	180	230	200	250
ДВИГАТЕЛЬ				
	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация	P4	P4	P4	P4
Рабочий объем, см³	1398	1598	1796	1998
Степень сжатия	10,5	8,8	10,5	9,3
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	74/101 6000	155/210 5850	103/140 6300	207/280 5500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	130 4000	250 2250–5850	175 3800	400 2500–4500
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	передне-приводная	передне-приводная	передне-приводная	передне-приводная
Коробка передач	M5	M6	M5	M6



Уверенная остановка на льду

РАСШИРЕННАЯ ГАРАНТИЯ



Условия гарантии на www.yokohama.ru

Реклама.



iceGUARD iG35



iceGUARD iG50



GEOLANDAR
i/T-S

Встречайте зиму с ЙОКОХАМА!

Узнайте подробности на www.promo-yokohama.ru

 **YOKOHAMA**

www.yokohama.ru

Официальный партнер





ВТОРОЙ УРОК

Неоднозначные впечатления
нашего тест-пилота
Олега Петрикова о гонке
в Карелии выслушал и записал
Сергей Зиновьев.

Я слышал, что ралли «Выборг» издавна славится неважными дорогами с камнями и ухабами. Еще со времен, когда гонка была этапом европейской серии IRC. В ходе прописки трассы, когда катились на малом ходу и составляли стенограмму, опасения подтвердились. В этих краях словно никто и не следит за грунтовыми дорогами – есть они и есть. Однако в гонке, на скорости, те же ямы и камни оказались не столь ужасны.

Перед стартом мы выставили максимальный дорожный просвет, благо на кубковом «Поло» возможность регулировки подвески есть. Ну и подняли давление в шинах до разумного максимума в 2,6 атмосферы. Похоже, это тоже отчасти помогло. Хотя камней колесами мы нахватили изрядно, ни одну из двух запасок не пришлось задействовать – комплект шин Dmask уверенно выдержал всю дистанцию.

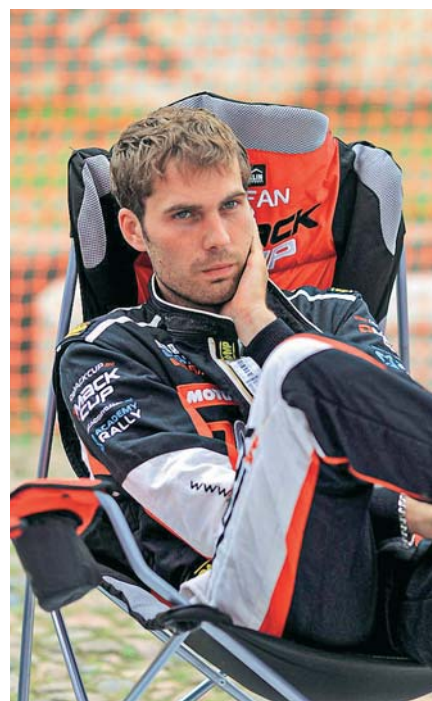
Чего не могу сказать о моторе. Машину промоутер Кубка нам выделил ту самую, на которой мы весной проехали ралли «Голубые озера» под Псковом. После нас она стартовала еще где-то с кем-то и лучше от этого не стала. Двигатель с самого начала не выводил на высоких оборотах, затыкался, из-за чего возникали неприятные

моменты с риском не удержаться на дороге. А под финиш мотор стал издавать посторонние звуки, намекая на предельную усталость.

Конечно, мы слышали другие машины нашего зачета – попадаетесь звук совсем иной, с хорошим таким, сочным отстрелом. Нормально ли это для Монокубка, где все машины готовит к старту одна бригада механиков, не знаю. Кроме того, в коробке шалила третья передача: не всегда втыкалась, а именно она на извилистых трассах чрезвычайно нужна.

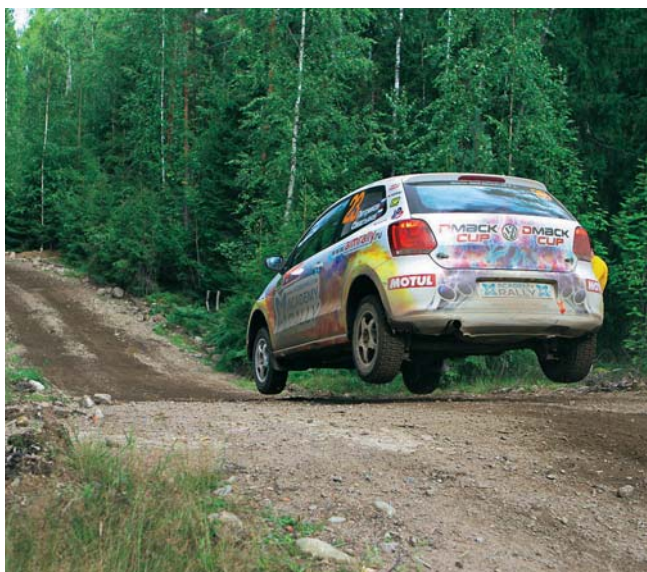
Само собой, мы и здесь не претендовали на победу: все-таки новички в ралли. Цель – благоразумный финиш без приключений. Но, видимо, в ралли совсем без них не бывает. И они начались на втором допе, где при неудачном приземлении после прыжка мы чуть не вынесли защитой двигателя радиатор. Повезло, повредили лишь слегка. И дальше по традиции ехали с включенной печкой.

В целом гонка прошла ровно и спокойно. Темп почти сразу взяли боевой. Сбились с него лишь однажды, за три километра до финиша «потеряв» на заковыристой связке поворотов стенограмму. Андрей Севастьянов, мой штурман, пытался снова привязаться



⬆ **Олег Петриков:** «Хотел бы я поездить штурманом? Лучше не надо! По-моему, работа штурмана более тяжелая, чем у пилота. И ответственности слишком много. Да и неудобно мне в правом сиденье».

世界をリードする
出光の潤滑油



На правах рекламы

Купи 4л масла ZEPRO и получи **ПОДАРОК**

к местности, но в итоге так и доехали «по глазам». Скорость, конечно, заметно упала, но это не повлияло на итоговый результат – пятое место при девяти экипажах в Кубке DMask.

Сильно настораживает то, как много мы проигрывали лидерам. Полминуты на 15-километровом допе – это чересчур, мы даже на нашем дебютном ралли ехали быстрее и теряли меньше. Если честно, грешу на мотор. Неслучайно же мы сильно уступали именно на тех допах, где много прямых участков, – порой по полкилометра. На закрученных, рулевых отрезках конкурировали очень достойно, как и ожидали.

Общее впечатление от наших ралли – разруха. Причем не только организационная и техническая. Забавно, но если бы мы с Севастьяновым подали заявку в зачет 1600-кубовых машин, то боролись бы там за подиум. А в 2-литровом, возможно, и выиграли бы. Тот «Лансер Эво», что в нем лидировал, мчал примерно в нашем темпе.

У ралли «Выборг» скверная безопасность на дистанции. Зрители порой стоят впритык к трассе (местами мы ехали чуть не по ногам) и нетрезво перебегают дорогу в опасной близости. С трамплинов прыгать жутковато: там же внизу народ! Любопытно посмотреть, как болеют на заграничных гонках, – не верю, что ничего нельзя поделаться со зрителями.

Тем не менее мы лишь утвердились в желании более серьезно заняться ралли – тем же составом и, может, на чем-нибудь полноприводном. Но и Кубку DMask пока не говорим «прощай». Это неплохой вариант относительно недорого научиться чему-то полезному.

ЗР

➤ Регулярное участие в гонках хорошо подготовленная подвеска «Поло» выдержала с успехом, а вот мотор оказался менее стойким к предельным нагрузкам.



IDEMITSU

Чистый
двигатель
с ZEPRO

При покупке моторного масла Idemitsu Zepro Eco Medalist, Idemitsu Zepro Touring, Idemitsu Zepro Racing, Idemitsu Zepro Diesel Fully Synthetic и Idemitsu Zepro Diesel от 4 литров, Вы можете получить в подарок топливную присадку для бензиновых двигателей KYK G-200 или для дизельных двигателей KYK D-200. Сроки проведения акции с 1 октября 2013 года по 30 ноября 2013 года. Количество подарков ограничено.

Подробности на сайте:
www.idemitsu.ru

出光



ОБЯЗАТЕЛЬНО-ДОБРОВОЛЬНО

Сенсация! К 2020 году решено отказаться от всех обязательных видов страхования. В первую очередь от ОСАГО. Что в таком случае ждет автомобилистов, предсказывает **Игорь Моржаретто**.

Недavno ОСАГО исполнилось десять лет. К тому, что надо ежегодно покупать полис, привыкли все автовладельцы. Ругали систему – за неповоротливость, несговорчивость и нечестность многих страховых компаний, но признавали, что благодаря ОСАГО жизнь на дорогах стала цивилизованней. Время от времени появлялись новые его виды (к примеру, недавно перевозчиков обязали страховать всех пассажиров).

«При существующем уровне платежеспособного спроса на услуги добровольного страхования приоритетным является обязательное страхование, которое позволит создать страховую защиту для потенциально рискованных групп населения» – записано в государственной Концепции развития страхования.

И вдруг Минфин внес на рассмотрение правительства иную

Стратегию развития страховой отрасли до 2020 года, причем имена ее авторов не разглашают. Комментируя новый документ, заместитель министра финансов Алексей Моисеев сказал, что «больше всего скандалов связано именно с обязательными видами страхования. Нет ни одного обязательного вида страхования, где какая-то из сторон была бы довольна тарифом. Мы хотим от этого отойти и прийти к полному отказу от обязательного страхования».

Правда, если разобраться, на самом деле Минфин предлагает не отказ от ОСАГО, а переход от одной системы страхования к другой.

ОТ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО – К ВМЕНЕННОМУ

С одной стороны, разница между тарифами незначительная. Автомобиль

согласно ПДД остается источником повышенной опасности. И садиться за руль без страховки по-прежнему будет нельзя. Но, с другой стороны, изменения будут, и очень серьезные.

Главное – государство больше не хочет выступать посредником между страховщиками и гражданами. Сейчас в законе записаны все правила игры, условия, тарифы, а с 2020 года правительству останется лишь устанавливать перечень рисков, которые должны быть застрахованы. А дальше формально решает владелец автомобиля – как страховать машину, в каком объеме, где... Особо сознательный гражданин, например, может застраховать весь возможный ущерб – от обычного мелкого ДТП до падения метеорита на автомобиль.

В Минфине не скрывают, что таким образом рассчитывают сократить бюджетные траты на возмещение ущерба для граждан. Ведь, как показывает ряд крупных ДТП (например, недавняя трагедия под Подольском), найти реальных хозяев нередко очень сложно и ущерб пострадавшим вынуждено компенсировать государство.

Вот и придумали вмененное страхование, когда правительство резко снижает степень своего влияния на систему, задает только рамки. Чтобы, с одной стороны, гранды страхового рынка не вздували цены, а с другой – компании-однодневки не втюхивали дешевые, но ничем не обеспеченные полисы.

По замыслу Минфина, страховые компании смогут создавать

собственные продукты (но в пределах установленных лимитов!). Например, расширять максимальный размер выплат по ОСАГО (так уже делают некоторые фирмы).

Кстати, некоторая либерализация ОСАГО уже запланирована на эту осень: поправки, наделяющие страховщиков правом менять тарифы ОСАГО в установленном правительством коридоре, внесены в Госдуму и даже прошли первое чтение.

ДУМАТЬ НЕ ВРЕДНО

Только перед тем, как поменять одну систему на другую, все-таки стоило хотя бы проконсультироваться с экспертами. Насколько я знаю, даже для руководителей профессиональных объединений страховщиков появление новой Стратегии развития было неожиданностью.

Теоретически надо бы сначала провести анализ старой концепции: что сделано, что нет, почему... Нужная всем система, по общему признанию, работает пока плоховато. И это при полном (пусть и формально!) контроле государства!

А кто будет контролировать деятельность страховых компаний при новой, обязательно-добровольной



схеме? Не приведет ли это к массовому появлению фирм-однодневок, которые будут созданы лишь для того, чтобы собрать деньги – и исчезнуть? В нынешней системе за пять лет разорилось около 70 компаний, которые занимались как раз ОСАГО. Причем многие из них обанкротились намеренно, чтобы не выплачивать пострадавшим деньги. А что может произойти с «вмененкой»?

Или, наоборот, рынок быстро поделят между собой пять-десять крупнейших игроков и установят такие тарифы, что нынешние покажутся льготными. Словом, вопросов к проекту Минфина немало.

И, как мне кажется, пока рано отпускать рынок в свободное плавание, сначала нужно создать систему защиты и контроля. Иначе велик шанс очутиться у разбитого корыта. **ЭР**

На правах рекламы

ХОНДРОКСИД®

для лечения и профилактики остеоартроза и остеохондроза

**Суставы изнаывают без лекарства,
Суставам осложнение грозит.
И каждый царь готов отдать полцарства
За царское лекарство – «Хондроксид»!**



Товар сертифицирован. Р N003908/01.
Реклама.

Хондроксид® стал победителем премии «Марка №1 в России»
в категории «Обезболивающие гели, мази и средства для лечения суставов»!

www.hondroxid.ru

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ, ПЕРЕД ПРИМЕНЕНИЕМ ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ



+ 20 фото

КУДА НЕ ХОДЯТ ПОЕЗДА

Гейзеры, вулканы, медведи... И огромная, восьмичасовая разница во времени с Москвой, позволяющая острякам утверждать, что в Петропавловске-Камчатском почти всегда полночь. Туда и отправился **Сергей Воскресенский**. Фото автора.

Кажется, можно сколь угодно долго разглядывать косялапых в заповеднике, в специально отведенном для этого месте. Гурманы, они приходят кормиться идущей на нерест красной рыбой. Косятся, конечно, но ничего, привыкли к посетителям, а потому – без агрессии. Здесь, невзирая на отсутствие каких-либо серьезных для медведя препятствий, все-таки чувствуешь себя хозяином природы. Ведь рядом неотступно маячит человек с ружьем, в случае чего хотя бы отпугнет зверя.

И совсем иное ощущение, когда, выйдя из палатки, слышишь от соседей: «Мишка под утро приходил!». Сначала не доходит: какой такой Мишка – очередной знакомый? Вон сколько вокруг народу, машин. А потом видишь в дорожной пыли след и, даже не будучи охотником, легко

догадываешься, кому принадлежит этот овальный набор пятипалых подушечек размером в полторы ладони взрослого человека. А по лагерю как эхо: «Ну вот, все мясо сожрал... Собаки молчали, ни звука... Да нет, небольшой, года три... Пошел на соседнюю речку рыбку ловить».

МАРШРУТ ДНЯ

Такая она, Камчатка: отъехал от цивилизации километров на тридцать-сорок – и асфальт закончился. Еще немного, и крупный (прощайте, шины!) гравий сменяется щебеночно-пыльными проселками, а то и просто направлениями, накатанными среди сопок по камням, кустарнику, руслам пересохших рек, полям недотаявшего снега (его тут намечает с головой). И ведь не поверил бы, но кое-где по краям дорог торчат вешки из буровых труб метров

по шесть-восемь! Причем, по словам аборигенов, к концу зимы их еще наращивают, порой не раз. Надо видеть эти прочнейшие толстостенные столбы, лихо закрученные весенними селями и паводком. Да, природа здесь буйствует от души. И радует глаз разнообразием: густая зеленка местного лиственного



↑ Часть маршрута пройдет по снегу, под которым прячется дорога.



леса по фактуре чем-то напоминает субтропики – чего стоит трава в два метра высотой. Чуть проехали, и открылась голая, как коленка, продуваемая ветрами кальдера вулкана Горелый – огромная, 12-километровая в диаметре котловина на высоте около 1000 метров. Здесь наш первый, базовый лагерь: палатки, костерок. И градусов восемь за бортом.

Гордость и местная достопримечательность – геотермальная электростанция у подножия другого вулкана, по имени Мутновский. Тут же компактная долина гейзеров. Увы, в нашем случае напрочь зятанутая вместе со станцией густым туманом, навалившимся откуда-то из-за сопки: 20 метров видимости и, наверное, 200 процентов



❶ Рыхлый снег внес свои коррективы в проходимость «Дискавери»: снижаем давление в шинах.

❷ Август на дворе. Представляете, сколько снега здесь в конце зимы?



На правах рекламы

Эволюция ELF

Новые названия

Новая упаковка

Новые победы



Торговая марка TOTAL

Подробности на сайте www.elf-lub.ru



10.2013 За рулем



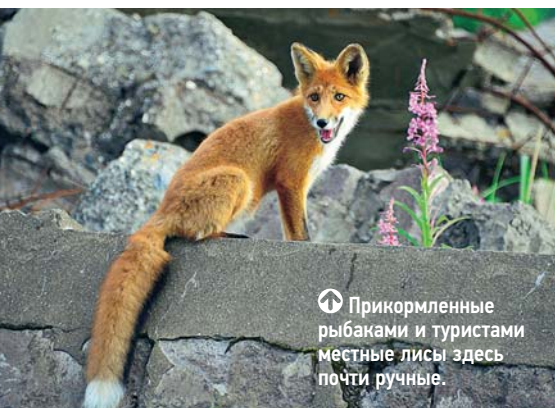
⬆ В иные места без вертолета не попасть. Зимой, правда, в «заимки» добираются на снегоходе.

➡ Переправа. Дальше несколько сотен метров скакать по камням.



влажности. Любуюсь ледяными пещерами, возникшими в результате выхода воздуха в периоды бывлой активности, и кекурами – застывшей лавой самых причудливых форм.

Если не пугает дорога, стоит взглянуть на термальные источники у реки Опала, где бьют ключи с температурой воды 74 градуса по Цельсию. Своеобразное местечко из-за скопления народа. Кто-то из наших даже остроумно нарек его местным Селигером. Но ведь отпускает, расслабляет душу, когда вот так,



⬆ Прикормленные рыбаками и туристами местные лисы здесь почти ручные.

на природе, хорошенько пропариться в горячей «ванне»! Ей, на мой вкус, даже в подметки не годятся многочисленные цивильные бассейны, разлитые ближе к цивилизации. А сколько здесь, уютно прислонившись к бортику, выслушаешь новостей, рассказов да и просто баек... Полный, с подробностями, путь нашей экспедиции, например.

Иногда даже не верится, что только любовь к природе или рыбалке заставляет местный и туристический люд вот так трястись по несколько часов кряду. Причем с детьми, женами и собаками. Но ведь едут! Кто на ту же Опалу, некоторые дальше, к вулкану Толбачев, нынче вовсю проявляющему активность. А это, между прочим, день (примерно 500 километров пути) вдаль от цивилизации, без сотовой связи. Едут, не боясь переменчивой камчатской погоды, которая и дождичком брызнет, и солнышком пригреет, а то и ледяным туманом укутает так плотно, что лучше бы уж водой поливала.

Транспорт для путешествий специфический – вахтовки всех мастей, поставленные на шасси грузовиков повышенной проходимости. А также

⬆ Вот он, лосось, идущий на нерест. Много мертвой рыбы по берегам, характерный запах. Умирая, сохраняя жизнь другим: всё это корм для будущих мальков.



⬆ Вот уж чего на Камчатке точно наешься до отвала!

⬆ Рыбку мы кушаем только с живота, там, где икорка.



лифтованные по полной (аж смотреть страшно!), на правильных бездорожных шинах праворульные «японцы» родом из 1990-х – начала 2000-х. Очень часто уже без декоративного пластика, бамперов, зато с брызговиками: гаишники, оказывается, жестко требуют.

ДИСКО-ШОУ

Как я уже говорил, основной транспорт на полуострове – вседорожники всех классов и мастей. Среди них неожиданно встречаются и современные, «Мицубиси-Аутлендер» например. Чувствуется, в Петропавловске-Камчатском прижились официальные дилеры, в первую очередь, естественно, из Страны



ВЫБОР ПРОФЕССИОНАЛОВ



Эксклюзивный Импортёр
и Дистрибьютор на территории РФ
ООО Торговый дом «За рулем»

тел.: +7(499) 261-07-23
+7(499) 261-29-24
факс: +7(499) 267-16-95
E-mail: amv@tdzr.ru





⬆ Вулкан Вилучинский. До цивилизации осталось несколько десятков километров.

➡ Один из туристических лагерей, озеро Курильское, что в Южно-Камчатском заповеднике. До ближайшего жилья 60 километров, до ближайшего медведя метров двести.



восходящего солнца. Мною замечен «Дастер» — значит, и «Рено» не отстает. Тем не менее численное преимущество по-прежнему за проверенными временем и камчатскими дорогами праворульными полноприводниками, причем основная их масса — с неприхотливыми дизельными моторами родом из прошлого, переваривающими буквально всё. Ведь 95-й бензин да и солярка здесь «за сорок». Как говорится, завидуй, Москва!

Естественно, местное население встретило английские вседорожники с огромным интересом и вниманием — как если бы мы приехали, скажем, на «Феррари». Примелькавшиеся у нас

«дискавери» в местном ландшафте выглядят словно представители другой планеты. Более того, по слухам, в аэропорт Елизово, место встречи нашей команды, начали стекаться в поисках запчастей владельцы нескольких «ленд-роверов», волею судеб занесенных на Камчатку. Так что должный эффект был произведен. И на протяжении всего маршрута, особенно в труднопроходимых его частях, машины постоянно были под прицелом фото- и видеокамер.

И вполне заслуженно! Ведь те же пневмоподвески весьма кстати на местном бездорожье, равно как и регулируемый благодаря им дорожный просвет. Конечно, в определенных ситуациях «диско» выступал скорее в роли обычного кроссовера, который водители при поддержке инструкторов аккуратно «переносили» через огромные каменюки, торчащие то там, то сям. Надо признать, рамные и хорошенько поднятые камчатские монстры и их водители куда увереннее чувствуют себя в родной стихии. Зато в «Дискавери» гораздо комфортнее, в том числе акустически. В нем ты несравненно лучше защищен от всепроникающей вулканической пыли, да и климатик справляется со своей работой прекрасно.

⬆ Сильный ветер поднимает настоящую пыльную бурю в кальдере вулкана Горелый. Пару километров пришлось упираться идущему впереди в бампер. Видимость от силы метр-полтора, и при этом синее небо над головой.



⬆ В буйной зелени леса лагерь можно ставить смело — змеи на Камчатке не водятся.

Кстати, местные часто переделывают кондиционеры в компрессоры для подкачки шин: дескать, на таких ухабах система все равно долго не живет — утечки. Ну а открытые окна, когда пыль столбом, сами понимаете, не лучший вариант.

Отдельный бонус «диско» получает за простую и понятную трансмиссию, которая на разнообразном, включая рыхлый снег, бездорожье позволяет прямо-таки жонглировать автомобилем. Словом, было чем потешить любопытство окружающих.

Ах, какая, наверное, здесь рыбалка!.. Ведь так и не попробовал, не хватило времени. Вот ягод поел вдоволь, их можно просто собирать губами. С оглядкой, правда, — ведь за пригорком легко наткнуться на косматого конкурента. А вообще, Камчатка затягивает: природа, виды, даже переменчивая погода — все здесь как-то по-своему. Ее, наверное, так и надо открывать для себя — с палаткой, хорошим вседорожником и обостренным чувством неизведанного. А неизведанного для меня осталось как минимум на еще один визит в эти красивейшие края.

ЭР



⬆ Когда дорога пролегает по речному руслу, грех не ополоснуть пропыленную машину.

ЗВЕРЬ



БАТАРЕЯ НАСТОЯЩИХ БОЙЦОВ



РЕКЛАМА



Благодаря использованию кремниевой технологии укрепления активной массы «SiO₂-ЭФФЕКТ», «ЗВЕРЬ» уже 4 года подряд опережает другие российские марки в тестах журнала «За рулем».



- ★ Стартерный ток выше на 26%*
- ★ Срок службы больше в 1,5 раза*
- ★ Работа при температурах от -50 до +80°C



* в сравнении с отраслевыми стандартами



ВОДА И КАМЕНЬ

Где еще почувствуешь себя частью своей планеты, как не в Исландии! В стране льда и вулканов побывал **Александр Крючков**.

Исландия удивляет сразу. Восемнадцатый по величине остров в мире является, по сути, огромной грудой камней.

Пейзаж очень своеобразен: равнины, покрытые желто-зеленым мхом, деревья очень редки, реки непривычного бело-голубого цвета, а на горизонте белеют шапки ледников. Если удастся узреть что-то другое, считайте, вам повезло.

Путешествуя по Исландии в апреле, можно буквально за час побывать сразу в нескольких временах года. Едешь по теплой и солнечной весне — через минуту въезжаешь в дождливую осень. А стоит проехать десяток километров вверх к ледникам, как попадаешь в настоящую зиму со снегопадом и отрицательными температурами. Скорее всего, не встретишь при этом ни души. И начинает казаться, что время здесь течет исключительно в геологическом масштабе.

За несколько дней мы, разумеется, не могли объехать всю страну. А может, и могли — не так уж она

велика, — но не ставили такую цель. Поэтому ограничились лишь местным «Золотым кольцом» — самыми популярными достопримечательностями в окрестностях Рейкьявика.

Во-первых, это красивейший водопад Гюдльфосс с двумя каскадами. Во-вторых, долина гейзеров Хаукадалур (большинство исландских названий запомнить решительно невозможно!). Здесь в числе прочих находится Большой Гейзер — тот самый, в честь которого другие подобные геотермальные источники получили свое название. Правда, увидеть его во всей красе удастся немногим, поскольку он затаился и извергается лишь раз в несколько дней. Зато рядом есть его более регулярные «коллеги». Еще заехали в парк Тингведлир — он находится в долине, образованной разломом североамериканской и евразийской тектонических плит. Многочисленные узкие и глубокие расщелины «позволяют лично убедиться», что континенты расходятся со скоростью несколько сантиметров в год. Еще

это место примечательно тем, что в 930 году здесь собрался первый в Европе парламент — Альтинг.

Вулканическую активность здесь оценивают с позиций не только эстетики, но и прагматики. Геотермальные источники вместе с гидроэлектростанциями полностью обеспечивают остров электроэнергией, позволяя обойтись без ископаемого топлива. Им же обязана своим существованием «Голубая Лагуна» — известный спа-курорт.

По легенде, жители Исландии произошли всего от четырех семей. В это охотно верится. Приметив бородатого мужчину на стойке регистрации в аэропорту, позже видишь его «брат-близнеца» в отеле. Еще двое таких же плавали в «Голубой Лагуне». К слову, у исландцев традиционно нет фамилий, вместо них к их собственным именам добавляются отчества. Видимо, от путаницы спасает небольшая численность населения — на острове живет немногим более 300 тысяч человек.

ЗР



⬇ Типичный весенний пейзаж – пасмурное небо, покрытые желто-зеленым мхом равнины и белые шапки ледников вдалеке.



⬇ Из-за примеси диоксида кремния у всех рек и озер Исландии характерный бело-голубой оттенок. С непривычки выглядит несколько инопланетно.



⬇ Водопад Гюдльфосс – одна из главных достопримечательностей страны. Воды реки Хвитау сначала стекают с 11-метровой ступеньки, а потом обрушиваются еще на 21 метр вниз, в каньон.



❗ ШИПЫ В АПРЕЛЕ

Путешествие в Исландию состоялось благодаря компании «Кордиант». Шипованным шинам «Сноу Кросс», в которые были обуты наши «ауди-А4», предстояло проявить себя на самых разных типах дорожного покрытия, ведь здесь сухой асфальт может смениться снегом и льдом буквально на нескольких километрах. Мы на опыте убедились, что эти шины вполне готовы к любым сюрпризам погоды. Главное – чтобы к ним был готов водитель.



Интимная жизнь уже не та?

Мужчины! Решайте проблему в корне!

Принимайте Паритет!

Паритет на основе малайского корня Али повышает потенцию, возвращает сексуальное желание и интерес к жизни.

15 капсул Паритет = 350 руб.*

Не упустите свой шанс стать лучшим!

Паритет – для мужских побед!

Спрашивайте только в аптеках.

Узнайте больше на сайте www.evalar.ru. Будьте здоровы!
«Линия здоровья «Эвалар»»: 8-800-200-52-52 (звонок бесплатный)
659332, г. Бийск, ул. Социалистическая, 23/6, ЗАО «Эвалар»,
тел/факс (3854) 39-00-50

*средняя цена за 15 капсул в аптечных учреждениях РФ

СоГР № RU.77.99.11.003.Е.005679.03.11 БАД. НЕ ЯВЛЯЕТСЯ ЛЕКАРСТВОМ. Реклама

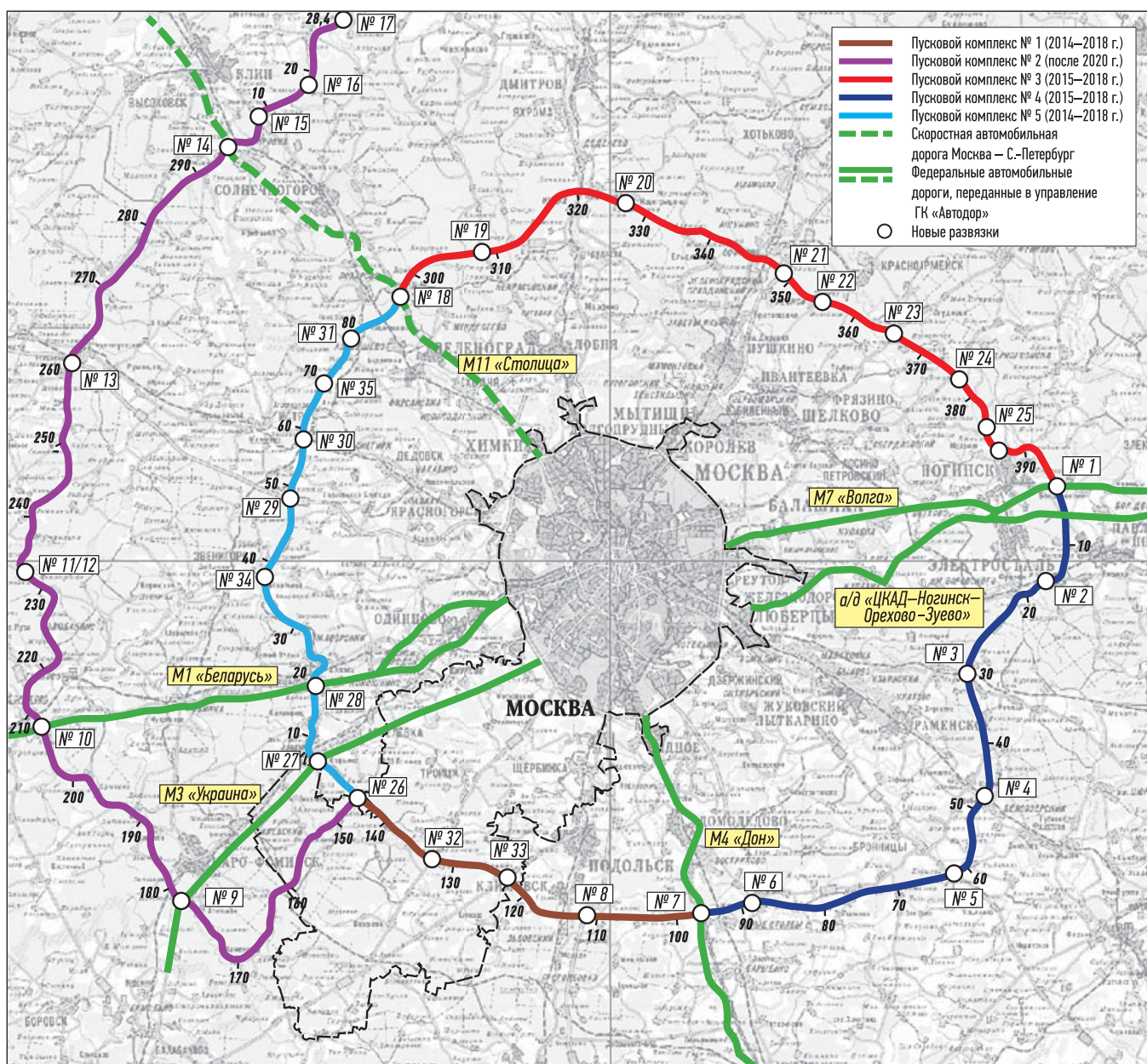
ЗАКОЛДОВАНА, ОКОЛЬЦОВАНА

Строительство Центральной кольцевой автодороги, ЦКАД, по масштабам сравнимо разве что с сооружением трассы «Амур», соединившей центральные районы с Дальним Востоком. Где она пройдет, разузнал **Игорь Моржаретто**. Фото **Константина Якубова**.

Так уж сложилось исторически, что через Москву и область идут основные транспортные потоки в стране — с севера на юг и с запада на восток. Под это строили дороги — автомобильные, железные... Что и привело к нынешней ситуации, когда столица задыхается от транзита.

Отказаться от него нельзя, но и жить в таких условиях невозможно. Поэтому идея сооружения кольца на дальних подступах к городу, чтобы отвести от него подальше транспортные потоки, витала в воздухе давным-давно.

Общая концепция строительства ЦКАД была подписана еще в 2002 году тогдашним губернатором Московской области Б. Громовым. В 2004-м вышло





⌚ Прежде чем строить дорогу, строители должны обнаружить и перенести старые коммуникации, в первую очередь разные трубопроводы.



⌚ Тихая провинциальная жизнь пока продолжается. Но скоро здесь установят вышки для новой линии электропередачи.

распоряжение премьер-министра М. Фрадкова о начале разработки проекта автодороги, а в 2005-м – о счастье! – были зарезервированы участки под строительство трассы.

Проект разработали в областном Научно-исследовательском и проектно-институте градостроительства; в 2006 году его обсуждали на общественных слушаниях во всех городах и районах, где должна проходить автодорога. Проект был согласован

с администрациями муниципальных образований и утвержден губернатором Московской области в том же 2006 году.

На этом, собственно, всё и закончилось. Потому что денег в бюджете на строительство ЦКАД не нашлось. Ситуация изменилась три года назад, когда ЦКАД отошла к «Автодору». Появились и конкретные планы, и точные сроки. Хотя деньги тоже дали не сразу.

ГДЕ И КОГДА

По плану автотрасса пройдет в непосредственной близости от федеральных автодорог А107 (Московское малое кольцо, ММК) и А108 (Московское большое кольцо, МБК). Где-то совсем рядом с нынешней бетонкой – в зоне отчуждения, то есть в 50–100 м, а где-то подальше – в 800 м. Запланирована дорога категории 1А (лучше не бывает!); минимум две полосы в каждом направлении, отбойники

На правах рекламы

**MANN
FILTER**



Выжать максимум!

Выбирая MANN-FILTER, вы получаете не просто надёжность и качество конвейерной комплектации, а максимальную эффективность передовых технических решений, полностью раскрывающих возможности и ресурс автомобиля.

Именно поэтому уже более 70-ти лет лидеры мировой автомобильной промышленности выбирают MANN-FILTER.



MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.

ООО «МАНН+ХУММЕЛЬ»

г. Москва, тел.: +7 (495) 785-17-77

www.mann-filter.ru e-mail: info.ru@mann-hummel.com



⬆ Сегодня обе бетонки – и А107, и А108 – превратились в сплошную пробку, ведь по ним в обход столицы поехали грузовики.

ЭКОЛОГИЯ

Нам обещают, что при строительстве ЦКАД не возникнет серьезных проблем с экологами и местным населением. Новая автодорога не проходит по заповедникам, особо охраняемым природным территориям и т. д., поэтому специальную экологическую экспертизу проект не проходил (по закону!).

Но в нем есть разделы «Оценка воздействия на окружающую среду» и «Мероприятия по охране окружающей среды»; они были одобрены в Главгосэкспертизе. Прошел проект и общественную экологическую экспертизу, в которой участвовали ведущие ученые-экологи. В любом случае под ЦКАД вырубят всего 0,01% общей площади лесов Московской области. Зато в проекте предусмотрена очистка 100% стока дождевых вод (впервые!), экологические переходы для животных, шумозащитные экраны вблизи жилой застройки и компенсационные посадки деревьев и кустарников.

посередине и по краям, освещение, отсутствие светофоров. Разрешенная скорость – 130 км/ч.

Вся трасса разделена на пять пусковых комплексов. Причем первый, третий и четвертый участки проходят вдоль Малого кольца, а второй – вдоль Большого. Такую странную конфигурацию проектировщики объясняют не заботой о спокойствии владельцев элитной недвижимости на западе Подмоскovie (в районе Рублево-Успенского и Новорижского шоссе – самые дорогие и престижные дачные поселки), а экономикой и заботой об экологии.

Здесь бетонка проходит по наиболее густонаселенной части ближнего Подмоскovie, и для строительства новой дороги пришлось бы выкупать у владельцев участки по запредельной цене (или строить для них новое жилье). К тому же пострадали бы леса. Кроме того, на защиту своих земель грудью стало Минобороны – и отстояло-таки полигон Таманской дивизии.

Словом, по плану на западе ЦКАД должна была сделать петлю. А Московское малое кольцо на участке от Наро-Фоминска (пересечение с Киевским шоссе) до пересечения с трассой М10 «Россия» в деревне Дурьино (Солнечногорский район) собирались просто

капитально отремонтировать. Но планы поменялись.

Президент и правительство поставили задачу построить дорогу за пять лет, к 2018 году, поэтому петли не будет. Во всяком случае пока. А вся ЦКАД пройдет вдоль нынешней трассы А107 (Малое кольцо) – кроме того самого участка от Киевского до Ленинградского шоссе (в документах он именуется Звенигородским ходом или пусковым комплексом № 5). Тут ЦКАД пойдет прямо по бетонке, но уже расширенной (в два раза!) и капитально отреставрированной – до четырех полос движения в обоих направлениях и до параметров дороги второй категории (разрешенная скорость до 90 км/ч). Правда, вокруг крупных населенных пунктов – деревень Юшково, Хлюпино, Введенское, Большие Вязёмы, городов Голицыно и Звенигород – построят объездные дороги.

Естественно, и новая ЦКАД обойдет все крупные города, через которые сегодня проходит бетонка: Ногинск, Электросталь, Павловский Посад, Бронницы, Наро-Фоминск, Клин. В целом магистраль будет короче, чем планировалось: 340 км вместо 530 км.

И самое главное: все новые участки от Ленинградского до Киевского шоссе (по часовой стрелке) сделают



На правах рекламы

платными. Как положено по закону, бесплатной альтернативой для них будет Малое кольцо (А107), которое обещают отремонтировать. Звенигородский ход обещан бесплатным. На строительство новой магистрали Минтранс РФ планирует потратить 300 млрд руб.; половину суммы президент пообещал выделить из Фонда национального благосостояния (на возвратной основе, с процентами), 76 млрд даст бюджет и еще 74 млрд планируется привлечь из средств инвесторов.

➡ Здесь пройдет современная магистраль.

⬇ Дороги еще нет, а вышки ЛЭП уже везут.



НАЧАЛИ

Сейчас на третьем пусковом комплексе (от Ленинградского до Горьковского шоссе) и на четвертом (от Горьковского шоссе до трассы «Дон») полным ходом идут подготовительные работы: переносят самые разные коммуникации (трубопроводы, электросети и т. д.), договариваются о выкупе с владельцами строений и участков, где пройдет трасса... Хотя проложить ее старались так, чтобы меньше сносить домов и садовых участков, обойтись совсем без «жертв» не получилось – чай, не тайга кругом, а Московская область.

Причем позиция властей такова: при изъятии земли у собственников и сносе жилых домов необходимо выплачивать компенсации жителям по рыночным ценам либо предоставлять взамен равноценное жилье. За одним исключением: если выяснится, что земля (или строения) приобретены в обход закона уже после утверждения плана строительства (чтобы потом втридорога продать государству), эти объекты будут выкуплены по кадастровым ценам.

А по-настоящему техника развернется на строительстве новой дороги уже в 2014 году. По новому плану – сначала на пусковом комплексе № 1 (от трассы «Беларусь» до М4 «Дон»), а с 2015 года и на остальных участках.

ЭР

Надежность автомобиля.
С чего всё начинается?



Реклама

Батареи VARTA® снабжают необходимой энергией всю современную электронику в Вашем автомобиле. Прогрессивная технология PowerFrame® обеспечивает превосходные пусковые характеристики, возможность быстрой подзарядки и более долгий срок службы батареи. Все ведущие автопроизводители доверяют VARTA. Вы также можете нам доверять.

Узнайте больше на www.varta-automotive.com



Всё начинается с **VARTA®**

Johnson
Controls

МАРКС ПОПУТАЛ

Развитой, промышленный Детройт, автомобильная столица мира, вдруг обанкротился. Почему – выяснял **Игорь Моржаретто**.

ГОРОД-ПРИЗРАК

Я был в Детройте один раз, года два назад. Город потряс: в центре огромное количество брошенных домов, в том числе небоскребов, с выбитыми окнами. В гостинице портье каждый раз предупреждает постояльцев, что в одиночку по улицам лучше не бродить, даже днем. Да что там, на чистенькой и красивой набережной, где руин нет, через каждые 100 метров установлены столбики с тревожной кнопкой, чтобы в случае чего можно было вызвать полицию. Даже в южноафриканских

городах я такого не видел, а тут – один из крупнейших мегаполисов США...

Впрочем, сегодня назвать Детройт мегаполисом уже сложно. Это в 1960 году здесь обитали 1,6 млн человек (тогда он был четвертым в стране по числу жителей), а сейчас – всего 700 тысяч. И радикально изменился состав горожан. Если тогда 70% населения было белым, то сейчас 84% жителей – афроамериканцы. Увы, не очень образованные: только 7% школьников, по данным американских исследований, умеют бегло читать и считать.

Как следствие, в Детройте самый высокий в США уровень преступности, совершается больше всего убийств, причем большинство их (70%) связано с наркотиками. Народ просто бежит отсюда – в пригороды или куда подальше. В результате в Детройте около 70 тыс. брошенных домов. Вот тебе и автомобильная столица.

Что произошло? Некоторые аналитики, в основном американские, уверяют, что во всем виноват общий кризис автопрома. Мол, как ударил американскую промышленность скачок цен на топливо в 70-е годы прошлого века, так она и не смогла под-
няться.

Тогда Детройт с его заводами, инженерами, квалифицированными рабочими был идеальным местом для того, чтобы производить современные автомобили, развивать высокотехнологичное, инновационное производство, создавать новые заводы по выпуску комплектующих. Подобные заводы и сейчас открываются, вот только преимущественно в южных штатах. И на американский автопром по-прежнему приходится почти 13% мирового выпуска автомобилей, но Детройт остался в стороне от этого бума.

☞ Со стороны набережной Детройт выглядит вполне благополучно. Но большинство офисов в этом бизнес-центре пустует.





На правах рекламы

Большинство исследователей склоняется к тому, что город погубили две системные причины, тесно связанные друг с другом: профсоюзы и попытка построить социализм в отдельно взятом месте.

ПРАВИЛЬНОЙ ДОРОГОЙ ИДЕТЕ, ТОВАРИЩИ!

Профсоюз работников автомобильной промышленности США (UAW, United Auto Workers), созданный в 1935 году, — одно из крупнейших объединений в стране. В нем состоит больше полумиллиона членов, работающих не только в автопроме, но и в смежных отраслях. Долгие десятилетия UAW был страшным кошмаром топ-менеджеров «большой тройки» — «Дженерал моторс», «Форда», «Крайслера», так как без устали выбивал у капиталистов всё большие и большие льготы и уступки для пролетариев. В результате зарплата рабочих стала очень высокой, а льготы — потрясающими. Например, бесплатное медицинское обслуживание для всех членов семьи работника, право на частичную выплату зарплаты в течение нескольких лет после увольнения и т. д. И в какой-то момент автомобили, произведенные в Детройте, стали нерентабельными.

Лишь в последние годы, когда американский автопром потряс серьезный кризис, профсоюзу пришлось учиться смотреть на работодателей не как на противников по ту сторону баррикад, а как на партнеров. Вместе с которыми надо думать, как сделать современный автомобиль, как его продать, а уже потом — как поделить доходы.

Не стоит считать, что в отношениях профсоюза и работодателей сразу наступило полное взаимопонимание, — но классовая борьба закончилась.

⬆ Брошенные здания с выбитыми окнами можно увидеть в любом районе города — и в центре, и на окраинах. Умирают и заводы.



РАДАР-ДЕТЕКТОРЫ



MYSTERY
MRD-600VS



MYSTERY
MRD-400VS



MYSTERY
MRD-200S



www.mysteryelectronics.ru

В салонах www.euroset.ru
ЕВРОСЕТЬ



UAW не только сделал крутой поворот и отказался от ряда преференций в пользу сохранения рабочих мест и увеличения их количества, но и стал одним из крупных акционеров «Дженерал моторс».

А если бы война профсоюзов и работодателей продолжилась, «Дженерал моторс» и «Крайслер» ждало неминуемое банкротство. Со всеми вытекающими отсюда последствиями для их работников, число которых на автозаводах в Детройте и так сократилось вдвое – с 305 до 139 тысяч.

Вторым могильщиком Детройта стали городские власти. Уже 40 лет городом управляют мэры-афроамериканцы с левыми взглядами. Их лозунг: богатые должны делиться с бедными. Так-то оно так, но все должно иметь меру.

Сегодня жилые дома в Детройте в 20 раз дешевле, чем в среднем по стране, и при этом налоги на недвижимость самые высокие в США. И вообще по части налогообложения богатых этот город лидирует в Америке. Только пока это ни к чему хорошему не привело. Обеспеченные белые спешат переехать в пригород или вовсе в другой штат.

Детройт пережил самую настоящую демографическую катастрофу – с 2000 по 2010 год из него сбежала четверть населения! Одновременно город потрясли коррупционные скандалы, миллионы из местного бюджета исчезли или тратились на пышные, но бессмысленные для умирающего города мероприятия вроде разных фестивалей. Денег в бюджете все меньше, поэтому власти, чтобы выполнить предвыборные обещания, данные малоимущим избирателям, берут кредиты, обслуживать которые становится все сложнее.

На фоне резкого падения стоимости местной недвижимости и роста количества брошенных зданий (местные люмпены частенько их поджигают) во много раз выросла уличная преступность. Журнал «Форбс» в последние годы стабильно отдает городу первое место в рейтинге самых опасных городов США. Уровень безработицы в Детройте достиг почти 20% – в два с половиной раза выше, чем в среднем по стране. При этом около 40% черных жителей города находится за чертой бедности. Вот такой получился социализм...

В результате некогда богатейший город накопил около 18 млрд долларов

долгов. Он банкрот, и нет сегодня в мире специалиста, который знал бы, как спасти Детройт.

А может ли произойти подобное банкротство города у нас, в России? Вообще, как уверяют специалисты, муниципальные банкротства и дефолты у нас невозможны: иначе устроено налоговое законодательство, федеральные власти жестко контролируют уровень долговых обязательств на местах. Но это не означает, что проблемы не существует. Речь идет не о Тольятти, крупнейшем автограде страны, и не о новых центрах автопроизводства (Калуга, Санкт-Петербург и т. д.). В конце концов, там на автозаводах занята лишь часть населения. Но под угрозой сотни небольших районных и прочих моногородов по всей стране, где единственное крупное предприятие умирает, а молодежь разезжается куда глаза глядят. Их положение уже сопоставимо с детройтским, пусть не по масштабам, но по тяжести ситуации для конкретных людей... И решать эти задачи (спасать то, чего уже нет, или переселять жителей?) придется федеральным и региональным властям в ближайшие годы. Социализма в отдельном городе не бывает.

XADO®

НАНОТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ

ПОВЫШАЕТ

до **32.5%**

компрессию
двигателя

УВЕЛИЧИВАЕТ

до **300%**

пробег
автомобиля

СНИЖАЕТ

до **5.3%**

расход
топлива

УМЕНЬШАЕТ

до **15.9% CO**
до **7.6% HC**

токсичность
выхлопа

ПРОСТОЕ ПРИМЕНЕНИЕ, БЫСТРЫЙ РЕЗУЛЬТАТ



Прогреть двигатель. Разогреть состав выше +25 °С, поставив флакон, например, на горячий двигатель. Тщательно встряхнуть флакон и затем внести состав в маслозаливное отверстие двигателя.



Запустить двигатель и обеспечить его работу на холостом ходу 3–5 минут. Ревитализация происходит в течение 1–1,5 тыс. км пробега.

Приведенные данные об улучшении показателей компрессии, снижении расхода топлива и токсичности отработавших газов получены при проведении сертификационных испытаний ревитализанта в TÜV Thüringen Anlagentechnik GmbH & Co. KG.



Дополнительная информация по телефону:
+7 985 776 00 03, +7 919 139 21 06,
+7 911 927 51 00 или на сайте:
www.xado.ru

НУ ТЫ И ЖУК!

«Ниссан-Джук» и его многочисленные комплектации оставили неоднозначное впечатление у **Марии Бойко**.
Фото **Константина Якубова**.

Далеко не каждый назовет «Ниссан-Джук» красавцем, но зато те, кто его выбирает, любят авто всей душой. Видимо, чувство это выстраданное, ведь прежде, чем купить понравившийся автомобиль, придется броситься в море комплектаций. У машины четыре разных мотора и три трансмиссии, а еще восемь наборов штатного и опционного оборудования.

Однако на деле всё не так страшно. Для начала стоит определиться с двигателем, коробкой передач и приводом. У всех моторов одинаковый рабочий объем – 1,6 л, но разная степень форсировки. Для экономных – мотор в 94 «лошади», для любителей динамики – наддувные 190- и 200-сильный, для центристов – атмосферник в 117 «лошадей» (он, кстати, самый популярный).

В версиях, оснащенных двигателем с турбонаддувом и вариатором,

Nissan Juke

1,6 л; 94–200 л.с.;
5- или 6-ступенчатая
механика либо вариатор;
цена базовых версий
649 000–1 072 000 руб.



↑ «Нисмо» –
самая дорогая
и самая
яркая версия
«Джука».

ОТДЕЛЬНОЙ СТРОКОЙ

Самая яркая версия «Джук Нисмо» визуально наиболее выигрышная. Да и замшевые сиденья с красной прострочкой радуют глаз. Но переплачивать за внешний вид, спойлер и насадку на выхлопную трубу хочешь не хочешь,

а придется. Если самая дорогая версия с полным приводом стоит 1 072 000, то за «Нисмо» придется выложить около 1 200 000 рублей. Правда, в эту разницу заложены еще и дополнительные 10 л.с.

Перечень стандартного оборудования

«Бэйс»: тормозная система с анти-блокировочной системой, ассистентом торможения (Nissan Brake Assist) и системой распределения тормозных усилий (EBD); система стабилизации (ESP), фронтальные и боковые подушки безопасности, ремни безопасности с преднатяжителями, сигнализатор непристегнутых ремней для переднего ряда, электроусилитель руля, омыватель фар, крепления детских сидений «изофикс» (задний ряд сидений), обогрев заднего стекла, задний противотуманный фонарь, центральный замок с дистанционным управлением, электронный иммобилайзер, электропривод и обогрев зеркал заднего вида, электростеклоподъемники на всех дверях, регулировка руля по высоте, тканевые сиденья, подогрев передних сидений, держатель для очков, воздуховоды для пассажиров заднего ряда, 2-диновая AM/FM/CD-магнитола и линейный аудиовход AUX с 4 динамиками, шторка багажного отделения, указатели поворота типа «одно касание», система сопроводительного освещения (follow-me-home), 16-дюймовые диски с полноразмерными колпаками, докатка.

XE: дополнительно к «Бэйс» – бортовой компьютер, спортивные передние сиденья, датчик внешней температуры, регулировка сиденья водителя по высоте, кондиционер, центральный подголовник заднего ряда, 16-дюймовые легкосплавные или стальные диски, боковые зеркала в цвет кузова.

SE: дополнительно к XE – круиз-контроль с ограничителем скорости и управлением на руле, отделка руля и рукоятки коробки передач кожей, климат-контроль, цветной многофункциональный дисплей настроек автомобиля, 2-диновая AM/FM/CD/MP3-магнитола с поддержкой «блютуз»/«хэндс фри», входы USB и AUX, система объемного звучания, шторки безопасности для передних

и задних пассажиров, противотуманные фары, зеркала и ручки в цвет кузова, 17-дюймовые легкосплавные диски дизайна «Спорт», накладная на выхлопную трубу.

«SE Спорт»: дополнительно к SE – отделка сидений искусственной замшей, алюминиевые накладные на педали (для автомобилей с двигателем 1,6 DIG-T), серый или красный цвет центральной консоли, тонировка задних стекол и стекла багажной двери, 17-дюймовые легкосплавные колеса дизайна SV1.

SV2: дополнительно к SE – два варианта отделки салона (черный и светло-серый), алюминиевые накладные на педали, «Ниссан-коннект»: AM/FM/CD/MP3-магнитола с поддержкой «блютуз»/«хэндс фри», входы USB и AUX, 5,8-дюймовый цветной сенсорный дисплей, навигационная система, 6 динамиков, камера заднего вида; черные центральная консоль, ручки открывания дверей, центральная стойка и накладные на зеркала; спортивные сиденья, тонировка фар, задних стекол и стекла багажной двери; 18-дюймовые легкосплавные колесные диски дизайна SV2, сдвоенная выхлопная труба (для авто с двигателем 1,6 DIG-T).

SE+ (дополнительно к SE) и **«SE+ Спорт»** (дополнительно к «SE Спорт») – «Ниссан-коннект»: AM/FM/CD/MP3-магнитола с поддержкой «блютуз»/«хэндс фри», входы USB и AUX, 5,8-дюймовый цветной сенсорный дисплей, навигационная система, 6 динамиков, камера заднего вида с дисплеем.

LE: дополнительно к «SE+ Спорт» – кожаная отделка сидений с красной прострочкой и перфорацией, датчики света и дождя, кнопка пуска двигателя с подсветкой, электропривод складывания зеркал, система доступа «интеллектуальный ключ».

На правах рекламы



Геморрой – это не игра!



В ПОЛЬЗУ
ПРОКТОЗАН®

- 1:0 Содержит 4 активных компонента.
- 2:0 Воздействует на все симптомы геморроя:
 - ✓ способствует устранению боли и воспаления;
 - ✓ оказывает заживляющее и подсушивающее действие.
- 3:0 Удобен в применении: всего 2 раза в сутки*.
- 4:0 Выпускается в форме суппозиторий и мази.



* Проктозан суппозитории применяются 2-3 раза в день.

STADA
CIS

Комплектации и базовые цены Nissan Juke, руб.

	1,6 л (бензин, 94 л.с.), M5, 2WD	1,6 л (бензин, 117 л.с.), M5, 2WD	1,6 л (бензин, 117 л.с.), CVT, 2WD	1,6 л (бензин, 190 л.с.), M6, 2WD	1,6 л (бензин, 190 л.с.), CVT, 4WD
Base	649 000	—	—	—	—
XE	700 000	—	760 000	—	—
SE	—	756 000	816 000	—	—
SE+	—	782 000	842 000	—	—
SE Sport	—	774 000	834 000	868 000	987 000
SE+ Sport	—	800 000	860 000	894 000	1 013 000
SV2	—	798 000	858 000	892 000	1 011 000
LE	—	—	919 000	953 000	1 072 000

П №014932/01 П №01439/02. Реклама.

ИМЕЮТСЯ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ. ПЕРЕД ПРИМЕНЕНИЕМ ОЗНАКОМЬТЕСЬ С ИНСТРУКЦИЕЙ



⬆ Кнопки управления системами на руле появляются только в комплектации SE.



⬆ Управление полным приводом вынесено на отдельную панель слева от руля.

⬆ Камера заднего вида есть в комплектациях SE+, «SE+ Спорт», SV2 и LE.



за счет внедрения системы непосредственного впрыска топлива и промежуточного охладителя воздуха увеличена мощность при одновременном снижении количества вредных выхлопов. Я люблю погонять, поэтому предпочла бы мощный «Джук».

Все двигатели идут в комплекте либо с механической коробкой передач (пять или шесть ступеней), либо с вариатором «Икс-троник» (Xtronic). Конечно, нынешняя тенденция, когда при покупке авто вариаторы и автоматические коробки превалируют над механикой, подтверждается и в случае с «Джуком», но в сознании еще живет мысль о слабой приспособленности первых к бездорожью (зимой оно



⬆ Аллюминиевые накладки на педали входят в некоторые комплектации, но могут быть опцией для любой версии.

⬆ Подогрев передних сидений доступен уже в базовой комплектации.



почти в каждом дворе). Впрочем, механика стабильно более шустрая, за что мною особенно любима.

И пусть, как в случае с «Джуком», различие между двумя типами коробок, согласно техническим данным, всего полсекунды, но я и это чувствую.

С приводом еще проще. Если вас притягивает заветный значок 4WD, то знайте, что он доступен лишь в четырех комплектациях из восьми, идет только в паре с двигателем 1,6 DIG-T мощностью 190 л.с. и вариатором. Стоимость этих модификаций начинается с 987 000 рублей. Впрочем, «Джук» со всеми ведущими я не стала бы брать. Этот компактный автомобиль со своими 180 мм

SE+, 1,6 л., 117 л.с., M5, 2WD
от 782 000 руб.
НАШ ВЫБОР
плюс металлик за 11 000.
Итого: 793 000 руб.

⬆ В базовой версии «Джука» центральный подголовник в заднем ряду отсутствует.



⬆ Подстаканники в центральной консоли доступны покупателям всех версий «Джука».

ДОКАЗАНО

Популярность «Ниссана-Джук» доказана результатами продаж. Так, из 11 605 машин марки, проданных в июле 2013 года, 1625 экземпляров приходится именно на эту модель, что соответствует третьему месту по продажам автомобилей «Ниссан».

дорожного просвета все-таки городской кроссовер, а не любитель месить грязь.

Во внутреннем пространстве важно отметить три вещи. Первая – центральный туннель, стилизованный под бензобак мотоцикла. Второе – компактность. Недаром «Джук» называют «Микрой»-переростком: обольщаться насчет простора в салоне не стоит. Далеко не каждому взрослому придется по душе задний ряд, да и доступ к нему стеснен – легко стукнуться головой о проем. Ну и багажник, конечно, не отличается вместимостью – всего 251 литр (а в иных комплектациях и вовсе негодные для домохозяек 207 литров).

АКЦИЯ НА WD-40! БЕСПЛАТНЫЕ БАЛЛОНЧИКИ



ПРИ ПОКУПКЕ КОРОБКИ

баллончик 100 мл **24** по цене **21** **3 баллончика бесплатно!**
 баллончик 200 мл **36** по цене **32** **4 баллончика бесплатно!**
 баллончики 400 мл **24** по цене **22** **2 баллончика бесплатно!**

СРОК ДЕЙСТВИЯ АКЦИИ С 1 ОКТЯБРЯ ПО 15 НОЯБРЯ 2013 ГОДА



НОВАЯ ПРОДУКЦИЯ ОТ БРЕНДА WD-40!

**БЫСТРОСОХНУЩИЙ
ОЧИСТИТЕЛЬ
КОНТАКТОВ**

**БЕЛАЯ
ЛИТИЕВАЯ
СМАЗКА**

**БЫСТРОДЕЙСТВУЮЩАЯ
ПРОНИКАЮЩАЯ
СМАЗКА**

**БЫСТРОСОХНУЩАЯ
СИЛИКОНОВАЯ
СМАЗКА**

**Дистрибьютор
WD-40 "Феникс Юнайтд"**
Москва (495) 937 42 27
С.-Петербург (812) 542 95 41

Региональные дилеры WD-40:

Астрахань (8512) 342 662
Барнаул (3852) 463 246,
8 923 642 14 94
Белгород (4722) 347 437
Владивосток (4232) 334 891,
(4232) 603 603

Брянск
Владимир
Волжский
Волгоград
Вологда
Воронеж
Екатеринбург
Иваново
Ижевск
Июшкар-Ола
Иркутск
Казань
Калуга
Кемерово
Киров

(4832) 417 472
(4922) 453 791
(8443) 387 676
(8442) 488 877
(8172) 510 371
(4732) 417 997
(343) 228 00 28
(4932) 490 202
(3412) 523 402
(8362) 462 466
(3952) 209 034
(843) 272 02 07
(8442) 751 105
(3842) 568 497
(8332) 567 533

Кострома
Краснодар
Красноярск
Курск
Липецк
Магнитогорск
Мурманск
Набережные Челны
Нижневартовск
Нижний Новгород
Новокузнецк
Новосибирск
Ноябрьск

(4852) 481 160
(861) 210 02 69
(391) 202 02 22
(4712) 327 200
(4712) 324 205
(4742) 310 077
(3519) 390 229
(8152) 214 522
(8552) 778 173
(3466) 670 759
(831) 423 34 92
(831) 255 4747
(3843) 378 636
(383) 264 26 95
(3496) 354 676

Обнинск
Омск
Орел
Оренбург
Пенза
Пермь
Пятигорск
Ростов-на-Дону
Рязань
Самара
Саранск
Саратов
Сахалин
Северодвинск
Смоленск

(48439) 43 939
(3812) 683 111
(4862) 724 433
(3532) 756 449
(8412) 395 859
(342) 296 20 80
8 918 788 72 28
(863) 278 80 01
(4912) 301 536
(846) 279 28 65
(8342) 310 149
(8453) 743 000
(4242) 558 616
(8184) 586 963
(4812) 418 888

Ставрополь
Сургут
Тамбов
Тверь
Тольятти
Тула
Тюмень
Ульяновск
Уфа
Хабаровск
Чебоксары
Челябинск
Ярославль

(8652) 562 148
(3462) 224 546
(4752) 724 644
(4822) 320 605
(8482) 518 220
(4872) 392 538,
(4872) 391 828
(3452) 473 180,
(3452) 306 331
(8422) 654 737
(347) 292 16 54
(4212) 543 883
(8352) 308 382
(351) 269 84 44
(4852) 459 002



⬆ Передние противотуманные фары доступны в версии SE и выше. ⬆ По колесным дискам можно отличать модификации друг от друга.

⬇ Регулировка сиденья по высоте в базовой версии недоступна.



⬆ Электропривод складывания зеркал есть только в самой дорогой модификации – LE.

⬇ Даже если рычаг коробки не отделан кожей, центральный туннель своим видом порадует любителей двухколесной техники.



⬆ Все «джуки» получили малоразмерное запасное колесо.

⬇ Багажник очень компактный. Но со сложенными сиденьями его объем достигает более-менее приличных 550 литров.



Правда, в списке дополнительных аксессуаров есть багажники на крышу.

В принципе, уже базовая комплектация включает довольно много опций, вот только сочетается она с самым слабым мотором. Поэтому приготовьтесь рассматривать версии подороже.

Первый вариант: 117 «лошадей» с вариатором в комплектации XE – 760 000 рублей. Второй: тот же двигатель, но механическая коробка и комплектация SE – 756 000 рублей. Кроссовер «на ручке» с передним приводом, за который я и ратую, сокращает выбор между комплектациями до пяти версий, стоимость которых не превышает 800 000 рублей.

Однако мы считаем, что за «Ниссан-коннект» (Nissan Connect), навигацию и камеру заднего вида можно

и приплатить 26 тысяч – именно такова разница между комплектациями SE и SE+ при 117-сильном двигателе с механикой.

А вот за отделку салона в другом цвете, выразительные алюминиевые накладки на педали, тонировку стекла и 18-дюймовые диски попросят 798 000 рублей. Вроде бы разница невелика – всего 16 тысяч, но вам с этими дисками потом жить, а резина окажется недешевой. Если уж так хочется украсить пол салона, то накладки на педали и подсветка пола есть в списке дополнительных опций, которые вам установят в любую из версий «Джука».

Доплата 11 000 рублей за металлик – уже привычный пункт в перечне опций, который мы считаем вполне приемлемым.



Скорее понравилось.

У базовой версии богатое оснащение. А столь обширное количество комплектаций призвано свести к минимуму дополнительные опции: зачем они нужны, если рано или поздно вы найдете искомое в одной из версий?



Скорее не понравилось.

Вроде бы 117 л.с. должно хватать, но владельцы «Джуков» едины в своем мнении: для динамичной езды этого потенциала недостаточно. Если вы не любитель плавного разгона, надо брать версию с двигателем 190 л.с., а цены на нее начинаются с 868 000 рублей.

3P



haima

Shift To
Difference

haima 7

Превосходя ожидания!



ООО «ХАЙМА АВТОМОБИЛИ РУС»
Горячая линия: +7(495)-999-66-75
www.haima.ru

ТАРИФ «САМОПАЛЬНЫЙ»

Как обстоят дела с продажей автомобилей за пределами Москвы, выяснил **Игорь Терemenko**.
Фото Константина Якубова.

Проверив около пятидесяти дилерских центров в столице, мы убедились, что найти выгодное предложение здесь не составит большого труда. Спасибо конкуренции! А будет ли столь же просто приобрести понравившийся автомобиль

на просторах остальной России? Задавшись этим вопросом, мы отправились в вояж по городам и весям.

Задача прежняя: купить у официального дилера марки машину в выбранной комплектации и с максимальной скидкой. Разумеется,

подарки и прочие приятные мелочи приветствуются. Остальные достижения дилеров в борьбе за клиента свели в таблицу. В список покупок включили популярные новинки: «Мазду CX-5», «Шевроле-Кобальт» и «Ниссан-Алмера».



«Мазда CX-5»,
2,0 л, А6, 4WD, «Эктив»

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Центральный замок с ДУ
17-дюймовые легкосплавные диски
Усилитель рулевого управления
Регулировка руля по вылету и высоте
Подогрев передних сидений
2-зонный климат-контроль
Передние и задние электростеклоподъемники
Противотуманные фары
Аудиосистема CD/MP3
ABS, EBA, EBD, TCS, DSC, SCBS, 6 подушек безопасности
Боковые зеркала с электроприводом и обогревом

ЦЕНА НА САЙТЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ:
1 199 000 руб.



«Мирай»

Рязань, Московское шоссе, д. 24

Рекламные лозунги на фасаде дилерского центра в Рязани обещали хорошие скидки и изобилие автомобилей. Проверим? Оказалось, что ловить здесь нечего. В углу пылились всего два автомобиля, и те в максимальной комплектации. К тому же местный продавец подошел к работе без должного энтузиазма – даже в отсутствие иных клиентов большого интереса к нам не проявил. Лишь допив свой растворимый кофе, все-таки решил уделить пришельцам толику внимания. Из разговора стало ясно, что искомый вариант нам придется ждать минимум полтора месяца. О скидках не могло быть и речи. Увы!

Скидок нет, автомобиль надо заказывать.



«АМС Моторс»

Ульяновск, ул. Урицкого, 986

Несмотря на скромные размеры демонстрационного зала, для «Мазды CX-5» здесь отвели добрую половину площади. Машина представлена сразу в трех исполнениях: от дешевой версии до дорогой. От продавца мы узнали, что спрос на модель в этом регионе весьма высок и нужную машину необходимо заказывать. Но если ждать больше месяца нестерпимо, можно забрать экземпляр прямо из зала. Правда, придется переплатить аж 50 000 рублей за установленное дооборудование. Грех! Поскольку в наши планы такие траты не входили, мы отправились искать счастья в соседнюю область.

Переплата в салоне – 50 000 руб.



«Джейкар»

Нижний Новгород, ул. Бринского, 12

Отличный дилерский центр, способный побороться за звание образцового. Удобная парковка, огромный и просторный шоу-рум, в котором перед глазами весь модельный ряд «Мазды». Спрос на услуги единственного менеджера оказался очень велик, однако опытный продавец старался угодить каждому, четко и быстро отвечая на поставленные вопросы и на память озвучивая состояние складского запаса и даты ближайших поставок. Уникум! Нам он с ходу предложил два варианта разных цветов и пообещал скидку 50 000 руб., если мы купим машину в течение недели. На прощание продавец снабдил нас фирменными буклетами и прайс-листами с каталогом оригинальных аксессуаров. Молодец!

Скидка в салоне – 50 000 руб.



i «Шевроле-Кобальт», 1,5 л, А6, LT

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Центральный замок с ДУ
14-дюймовые стальные диски
Усилитель рулевого управления
Регулировка руля по высоте
Кондиционер

Передние и задние электростеклоподъемники
Аудиоподготовка
ABS, подушка безопасности водителя
Боковые зеркала с электроприводом и обогревом
ЦЕНА НА САЙТЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ: 503 000 руб.



«Регион 62»

Рязань, Куйбышевское шоссе, 51

Продавец, периодически поглядывая на часы, продемонстрировал нам, что торопится. Тем не менее со своей работой справился на отлично. Быстро перечислил все достоинства модели и познакомил с ценами на обслуживание. В заключение монолога предложил прошлогоднюю машину черного цвета со скидкой 15 000 рублей. Прежде чем отнести в кассу свои кровные, мы воспользовались возможностью проверить в деле будущую покупку, прокатившись по территории дилерского центра. На протяжении продавца снабдил нас фирменными проспектами и обещал позвонить через пару дней, дабы узнать наши намерения. Деловой подход!

Скидка в салоне – 15 000 руб.



«Саранск-Моторс»

Саранск, Строительная ул., 46

Пройдя по шоу-руму несколько раз, мы так и не нашли желаемый «Кобальт». По версии менеджера, выставочная машина пришла с заводскими дефектами окраски и отправлена на доработку в сервис. После такой «рекламы» мы поглядывали на эту модель уже с опаской. Развеять наши опасения продавец не смог, поскольку информацией о модели совершенно не владел. На самый, казалось бы, простой вопрос, как провинившийся школьник, отвечал коротким «не знаю». Последней каплей стало отсутствие тест-драйва – по причине того, что соответствующий автомобиль также пребывал в сервисе. Вот уж воистину «остров невезения». Задерживаться здесь мы, разумеется, не стали.

Автомобиля нет в наличии.



«АвтоГрад»

Владимир, ул. Растворина, 16

Знакомство с автомобилем началось сразу с пробной поездки. Менеджер оказался на редкость разговорчивым и осведомленным малым – с интересом рассказывал про достоинства модели и расхваливал энергоэффективную подвеску. На память привел цены на техническое обслуживание и расходники. Чувствуется, человек на своем месте! К сожалению, нужной комплектации не оказалось в наличии. Озвученный срок ожидания в два месяца нас, разумеется, не устраивал. Не желая упускать клиентов, продавец предложил необычную альтернативу – более престижный «Авео» с АКП и в солидной комплектации со скидкой, за 510 000 рублей. Такого оригинального подхода мы не ожидали! Жаль, что пришлось вежливо отказаться.

Скидок нет, автомобиль надо заказывать.

На правах рекламы



**ЧТОБ НА ДЕНЬГИ
И НА ВРЕМЯ
ВАМ С МАШИНОЙ
НЕ ПОПАСТЬ,**

**ПОКУПАЙТЕ
БЕЗ СОМНЕНИЙ
НАСТОЯЩУЮ ЗАПЧАСТЬ.**



**ПРОВЕРЬТЕ ПОДЛИННОСТЬ
ЗАПЧАСТИ ЗА 1 МИНУТУ!**

**ПОЛУЧИТЕ ПРИЗ 500
ЛИТРОВ БЕНЗИНА!
SMS 2420**



Для тех, кто покупает настоящие запчасти PEKAR.
Отправьте SMS с кодом на номер 2420.
Условия на сайте

TDPEKAR.RU



«Ниссан-Алмера», 1,6 л, А4, F-AA

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Центральный замок с ДУ
15-дюймовые легкосплавные диски
Усилитель рулевого управления
Регулировка руля по высоте
Кондиционер
Передние электростеклоподъемники
Противотуманные фары
Аудиоподготовка, 2 динамика
ABS, EBD, подушка безопасности водителя
и пассажира
Боковые зеркала с электроприводом и обогревом

ЦЕНА НА САЙТЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ:
524 000 руб.



«Авторай-Центр»

Ульяновск, Московское шоссе, 1д

Чтобы попасть на территорию автосалона, пришлось штурмовать трамвайные пути, рискуя оставить на них не только защиту двигателя, но и бамперы. Нам-то что, у нас машина новая, а как быть свежее испеченному покупателю? Зато на месте нас встретил улыбчивый продавец. Внимательно выслушав наши пожелания (купить машину прямо сейчас), менеджер поведал, что дилерский центр получает не больше десяти «алмер» в месяц. Виноват в этом якобы работающий не в полную силу завод. Поэтому ходить пешком нам придется минимум два месяца – на такой срок уже расписана очередь, растущая не по дням, а по часам. Это не про нас. Будем искать!

Скидок нет,
автомобиль надо заказывать.



«Нижегородец»

Нижний Новгород, Казанское шоссе, д. 12, к. 1

Прежде чем сообщить нам цену, нижегородский продавец провел наглядную презентацию модели. Обратил внимание на размеры салона и багажника, сообщил стоимость технического обслуживания, недорогого в сравнении с конкурентами. Как говорится, выгода налицо. Жаль, товарных образцов в наличии не нашлось. Но, как оказалось, не для всех. Ушлый менеджер предложил из-под полы пару автомобилей разных цветов с переплатой 25 000 рублей, причем на эту сумму можно, мол, выбрать из списка дооборудования все, что захочется. Ему бы контрабандой торговать на Малой Арнаутской!

Переплата в салоне – 25 000 руб.,
автомобиль надо заказывать.



«АвтоТракт Владимир»

Владимир, ул. Куйбышева, 24а

Аппетиты этого дилера назвать скромными язык не поворачивается. Нам с ходу предложили желанный автомобиль с переплатой в 35 000 рублей. В отличие от предыдущего, здешний дилер напичкал машину на свой вкус. Но наши вкусовые предпочтения не сошлись – половина допов, на наш взгляд, была абсолютно бесполезна. А переплачивать мы и вовсе не собирались. Такая схема не про нас.

Переплата в салоне – 35 000 руб.

Как ни странно, согласия в дилерах нет даже в пределах федерального округа. Так, у продавцов «Мазды» в каждом регионе разные цены и условия. Например, в Ульяновске имеющиеся в наличии машины уже обвешаны дооборудованием, а в Нижнем продавцы почти умоляют купить авто в заводском исполнении и еще дают хорошую скидку. Большинство дилеров «Ниссана» вовсе греют руки на покупателей «Алмеры», заставляя их переплачивать за бестолковые аксессуары и дорожные коврики.

У продавцов «Шевроле» похожая ситуация. Например, в Рязани до сих пор не распроданы прошлогодние машины, а во Владимире предпочитают торговать на заказ. Возможно, такова специфика регионов: у каждого дилера своя квота, лучше ее увеличить, а худшему остается зарабатывать на дополнительных услугах. Но отдуваются-то покупатели! Может, кто-то подумает и об их интересах?

ЗР

Оценки работы дилерских центров

	«Мирай»	«АМС Моторс»	«Джей-кар»	«Регион 62»	«Саранск-Моторс»	«Авто-Град»	«Авторай-Центр»	«Нижегородец»	«АвтоТракт Владимир»
ЛЮДИ									
Философия дилера (зона отдыха, буфет)	+	+	+	–	–	+	+	+	–
Личный вклад (подготовленность продавца в вопросах техники)	+	+	+	+	–	+	+	+	+
МАШИНЫ									
Наличие а/м в заводских комплектациях, выбор цветов	–	–	+	+	–	–	–	+	+
Тест-драйв	+	+	+	+	–	+	+	+	+
ДЕНГИ									
Цены (соответствие рекомендованным)	+	–	+	+	–	+	+	–	–
Возможность торга, скидки, подарки	–	–	+	+	–	–	–	–	–



Реклама

НЕ ПРИВЫК ОТСТУПАТЬ!

АКЦИЯ

с 1 сентября по 15 ноября

Представляем осеннюю акцию на бензопилы и всасывающие измельчители STIHL — теперь вас ничто не остановит!

MS 180



7 690 00
руб.

MS 250



14 990 00
руб.

MS 260



17 990 00
руб.

MS 241 C-M



21 990 00
руб.

MS 361



23 990 00
руб.

5 990 00
руб.

SHE 81



13 390 00
руб.

SH 86



Приобрести технику STIHL, а также получить качественную консультацию и сервис можно у официального дилера STIHL. Адреса дилеров, полную информацию об ассортименте Вы найдёте на нашем сайте. Для Вас также действует горячая линия STIHL.

www.stihl.ru
8 800 4444 180
(Все звонки по России бесплатно)

STIHL®

ПОРОГ НЕСТАБИЛЬНОСТИ

При всем разнообразии аббревиатур (ESP, DSC, TCS, ASR) системы активной безопасности имеют общего предка в лице АБС. По ступеням эволюции прошагал **Стас Панин**.

Появление антиблокировочной системы (АБС) дало возможность оптимизировать торможение, что существенно повысило безопасность автомобиля. Расширение влияния электроники на процессы управления оказалось вопросом времени.

ПЕДАЛЬ В ПОЛ

Первой ступенью эволюции стала противобуксовочная система (ASR, TCS, TRC). Ее задача – контроль тягового усилия на ведущих колесах и поддержание курсовой устойчивости. В различных режимах движения колёса то и дело проскальзывают, то есть возникает расхождение между действительной скоростью и окружной скоростью колес. Особенно сильно это проявляется при ускорении (пробуксовка) и замедлении (блокировка).

Величина проскальзывания напрямую влияет на сцепление с покрытием и передачу усилий ускорения, замедления и поворота. В условиях замедления при превышении определенного порога АБС начинает контролировать проскальзывание, а при ускорении на помощь приходит противобуксовочная система (ПБС).

Современные ПБС могут воздействовать на пробуксовку ведущих колес двумя способами: уменьшением крутящего момента двигателя и/или подтормаживанием проскальзывающего колеса. Для «удушения» двигателя есть несколько способов: уменьшение подачи топлива, изменение угла опережения зажигания, прикрытие дроссельной заслонки (при наличии электронного дросселя). ПБС только ставит задачу модулю управления

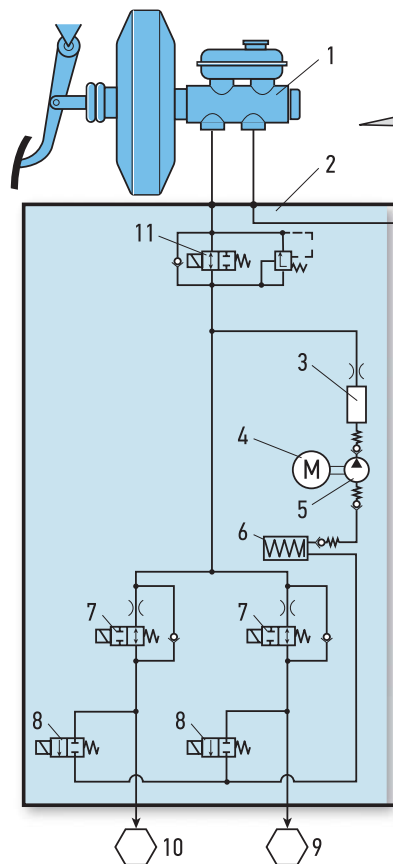
двигателем – воздействие на тормозную систему осуществляется ресурсами АБС.

Конструктивно ПБС не что иное, как модернизированная АБС. Тормозные системы современных автомобилей построены по двухконтурной диагональной схеме. К антиблокировочной системе с восемью клапанами (по два на каждое колесо) добавлены два клапана управления тяговым усилием (по одному в каждом контуре). Скорость колес отслеживается датчиками АБС. При необходимости задействовать тормоза ПБС работает в тех же трех режимах, что и АБС: повышение, удержание и снижение давления. Контурные работают сходным образом.

Приведем пример действия системы при пробуксовке переднего правого колеса. С помощью насоса



СХЕМА ПРОТИБУКСОВОЧНОЙ СИСТЕМЫ



- 1 – главный тормозной цилиндр;
- 2 – модуль ПБС;
- 3 – амортизационная камера;
- 4 – электродвигатель насоса;
- 5 – насос; 6 – аккумулятор давления;
- 7 – впускной электромагнитный клапан;
- 8 – выпускной электромагнитный клапан;
- 9 – суппорт заднего левого колеса;
- 10 – суппорт переднего правого колеса;
- 11 – электромагнитный клапан управления тяговым усилием контура переднего правого/заднего левого колес.

- 1 – главный тормозной цилиндр;
- 2 – модуль ESP;
- 3 – амортизационная камера;
- 4 – электродвигатель насоса;
- 5 – насос; 6 – аккумулятор давления;
- 7 – впускной электромагнитный клапан;
- 8 – выпускной электромагнитный клапан;
- 9 – суппорт заднего левого колеса;
- 10 – суппорт переднего правого колеса;
- 11 – расходный клапан;
- 12 – электромагнитный клапан ESP;
- 13 – электромагнитный клапан управления тяговым усилием;
- 14 – датчик давления тормозной жидкости.

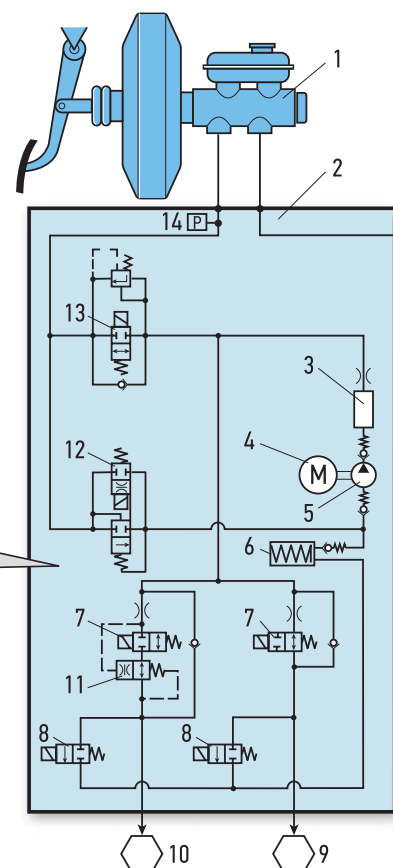
ПАЛКИ В КОЛЕСА

У ПБС есть недостатки. В некоторых экстремальных ситуациях, когда спасти положение можно только резким нажатием на газ (например, чтобы вытащить переднеприводный автомобиль из заноса), ПБС не позволит сделать это. Однако отключать систему не стоит – пользы от нее больше, чем вреда.

и клапанов давление повышается только в контуре буксующего колеса. Дополнительный клапан ПБС изолирует контур переднего правого и заднего левого колес от главного тормозного цилиндра, иначе рабочая

На правах рекламы

СХЕМА ESP



жидкость уходила бы в цилиндр. Далее клапаны АБС разделяют контуры. При уменьшении пробуксовки изолируется суппорт, а насос отключается. Если проскальзывание продолжает уменьшаться, давление снижается с помощью насоса и клапанов.



**ТОРМОЗНЫЕ
КОЛОДКИ**

АМОРТИЗАТОРЫ

*Для отечественных автомобилей и иномарок российской сборки
ДЛЯ ВСЕХ ПОПУЛЯРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РОССИИ*



www.finwhale.ru

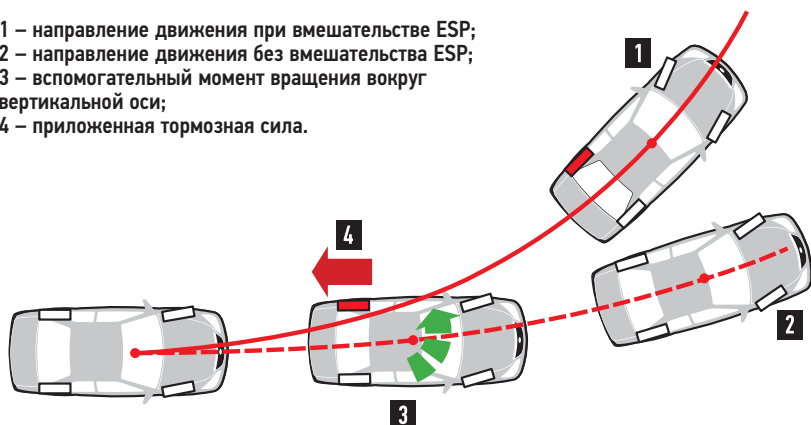
Товар сертифицирован
Соответствует требованиям Технического регламента
«О безопасности колесных транспортных средств»
(Постановление Правительства РФ от 10.09.2010 г. № 720)

Реклама

Защищённое качество

РАБОТА ESP ПРИ СНОСЕ АВТОМОБИЛЯ

- 1 – направление движения при вмешательстве ESP;
- 2 – направление движения без вмешательства ESP;
- 3 – вспомогательный момент вращения вокруг вертикальной оси;
- 4 – приложенная тормозная сила.



РАБОТА ESP ПРИ ЗАНОСЕ АВТОМОБИЛЯ

- 1 – направление движения без вмешательства ESP;
- 2 – направление движения при вмешательстве ESP;
- 3 – приложенная тормозная сила;
- 4 – противодействующий момент вращения вокруг вертикальной оси.



При необходимости цикл повторяется. У полноприводного автомобиля ПБС работает таким же образом, но дополнительно может отправлять запрос в блок управления полным приводом на перераспределение крутящего момента по осям, чтобы уравнять проскальзывание всех колес.

Пробуксовка ведущих колес опасна во многих ситуациях, особенно зимой. Все видели заднеприводные автомобили, которые поднимаются в горку чуть не боком. А при обычном движении в повороте они могут сорваться в занос. Не лучше обстоят дела и с передним приводом. Для таких машин характерен снос при резком старте или прохождении поворота «на грани». Движение по прямой тоже способно подкинуть сюрприз, если одна сторона машины окажется на льду. Страшно не само попадание на такой участок, а съезд с него: когда проскальзывающее колесо вновь

обретет хорошее сцепление, машину может кинуть в сторону. Во всех подобных ситуациях ПБС регулирует проскальзывание ведущих колес.

ИДЕМ ПОД РУКУ

Следующей ступенью эволюции стала система курсовой устойчивости, или система динамической стабилизации (ESP, DSC, VSC). Этот помощник способен поддерживать заданное водителем направление движения в различных условиях. Там, где пасует ПБС, теми же средствами воздействия справится ESP.

При сносе или заносе ESP воздействует на тормоза и/или крутящий момент двигателя в зависимости от ситуации. Если автомобиль не вписывается в левый поворот, ESP подтормозит заднее левое колесо, создав дополнительный момент вращения. В случае возникновения заноса в этом же повороте электронный помощник исправит ситуацию,

придержав переднее правое колесо. Направленный вправо противодействующий момент погасит занос.

Система действует на упреждение, пресекая саму возможность неустойчивости. Часто водитель даже не ощущает стороннего вмешательства – лишь индикация системы дает понять, что он где-то ошибся.

АПГРЕЙД

Как же доработали АБС, чтобы получить описанные возможности? В гидроблок помимо двух клапанов ПБС добавили еще два для работы ESP. А саму машину оборудовали дополнительными датчиками. Гидроблок работает в трех режимах. Два клапана (по одному на каждый контур) стоят между главным тормозным цилиндром и стороной всасывания насоса, чтобы пропустить достаточное количество тормозной жидкости при работе ESP. В остальном система работает подобно противобуксовочной, управляя давлением независимо для каждого колеса. Расходные клапаны, показанные на схеме, служат для снижения гидравлического шума тормозной жидкости в случае больших перепадов давления. Они работают механически и иногда встречаются в базовых блоках АБС.

Для определения курса автомобиля ESP использует датчик положения руля. Воздействуя на машину силы отслеживает комбинированный датчик, который оценивает величину поворота вокруг вертикальной оси и поперечные перегрузки. Также ESP определяет скорость – общую и каждого колеса в отдельности – с помощью датчиков АБС. При несоответствии параметров,

УЖЕ ПРОХОДИЛИ

Функцию ESP в разных машинах можно отключить полностью либо частично, когда она отодвигает порог срабатывания. Но часто отключение вообще не предусмотрено. Пожалуй, оно оправданно лишь во время гонок, контраварийного обучения и преодоления бездорожья. Во всех остальных случаях ESP окажется полезной даже для опытного водителя.

Неисправности ESP – это в большинстве своем неисправности обычной АБС, о которых мы подробно рассказывали в ЗР, 2013, № 7. Конечно, возможны отказы дополнительных элементов, но чаще всего проблемы кроются в датчиках скорости колес.



КУШАТЬ ПОДАНО

О причинах снижения мощности рассказывает
Анатолий Вайсман.

Владелец «Фокуса» уже запомнил, когда впервые засомневался в исправности машины, — так давно это случилось. Двигатель поубавил прыти, резвости, стал подергиваться. Может, просто разыгралось воображение? Но увеличившийся расход топлива подтвердил, что дело нечисто. И начались мытарства по сервисам.

Поистратился человек изрядно, зато крепко познал рыночные законы. Все сервисы ремонтировали «Фокус» только методом ковровых бомбардировок. При поддержке компьютерной диагностики, без которой нынче и шагу не ступить, обновляли всё, на что соглашался хозяин. Малоэффективно для излечения дефекта, но прибыльно для мастеров. Сколько раз меняли, к примеру, свечи, хозяин уже со счета сбился... Немало возились с топливной системой — насосом, фильтрами. Ставили новые, чистили форсунки на ультразвуковой установке. Всё безрезультатно. Словно издеваясь над мастерами, мотор продолжал подергиваться. Конечно, он вроде бы окончательно не убит, худо-бедно тянет, но разве это устроит автомобилиста!

Куда же девается мощность? Если коротко, она может упасть **из-за любых нарушений процессов в его цилиндрах.**

Система зажигания, непосредственно влияя на работу двигателя, запросто ставит неумелого владельца в тупик. Увы, и сегодня, когда в автомобиле куча электроники, случается, исчезает искра в каком-нибудь из цилиндров.

Двигатель «Фокуса», конечно, временами троил, — но отчего? Дабы отсечь ненужные версии и больше к ним не возвращаться, мы подключили диагностику. Явных отклонений от положенных параметров она не показала. На всякий случай проверили компрессию. И тут всё в порядке. Фазы ГРМ? Их проверить незачем, ведь никто не трогал.

А газоанализатор упрямо рисовал устрашающие выбросы углеводородов СН, тогда как другой «ядохимикат» отработавших газов — СО — близок к норме. Углекислого газа СО₂ несколько меньше нормы. О чем все это говорит? Похоже, какой-то цилиндр не работает, хотя его форсунка в порядке. Значит, проблемы с зажиганием?

Но владелец решительно прервал наши размышления. Видно, начался журнал... И настоял на том, чтобы мы промыли работающий двигатель сольвентом. Это, мол, гарантированно избавит от всех бед. Ладно, пошли ему навстречу. А после такой

И ПОЧЕМУ ОН НЕ ТЯНЕТ

■ Мы постоянно толкуем о важности состава топливовоздушной смеси: не всякая хорошо горит. Слишком богата или бедна — двигатель теряет мощность или глохнет. Снижена компрессия в цилиндрах — результат тот же. Но и в идеальном состоянии мотор не всегда выдает все, что может. Например, в плотном потоке транспорта вы сами ее ограничиваете... дроссельной заслонкой. Меньше смеси — ниже мощность. Но представьте, что воздушный фильтр забит пылью. Чем такой хуже дросселя? С ним мотор работает мягко, ровно, вот только тянет слабо.

■ Сколько граммов воздуха и топлива ежесекундно потребляют цилиндры двигателя, столько же граммов газов должны выбрасывать. Поток неразрывен! А всё, что ему мешает, снижает мощность. Нагар на клапанах, поломки в системе выпуска, разрушения в нейтрализаторе и т. д.

■ Если искра на свечах возникает невовремя — слишком рано или поздно, мощность опять-таки снижается. Еще хуже нарушение фаз газораспределения. Даже при «небольшой», на один зуб по шкиву распродвала, ошибке наполнение цилиндров рабочей смесью падает, двигатель еле тянет.

■ Кроме этих, общих факторов на мощность двигателя влияют конкретные неполадки в цилиндрах. Например, прогорел один из клапанов, неисправен гидрокомпенсатор, отказала свеча. Тщательного исследования и тут не миновать.



ⓘ Так выглядел каждый новый комплект свечей спустя несколько дней после замены. Четвертая убита наслоениями нагара.



На правах рекламы

жаркой бани, как и положено по технологии промывки, заменили свечи новыми.

Результат восхитил владельца: «Вот видите, я оказался прав!». В самом деле, двигатель уgomонился, стал работать ровно, цифры СН вернулись к минимуму, а углекислого газа CO₂ прибавилось, ведь сгорание стало полней и чище. «Враг повержен и обращен в бегство!» – провозгласил счастливый владелец. Расплатился и уехал.

Увы, через неделю вернулся: «Братцы, у моего «Фокуса»... прежние фокусы». Пришлось вновь заняться капризным мотором. Слышим – трюит. А ведь свечи на днях меняли. Поэтому теперь их сразу выкрутили. И видим, что три в порядке, а четвертая безнадежна. Почему?

Проще всего было заменить ее новой, но появилось опасение, что до победы над хитрым дефектом нам плыть дальше, чем до идилов острова Пасхи! Подавив в себе это чувство, поставили-таки новую свечу. Двигатель заработал радостно, как на параде перед министром обороны. Но надолго ли? Ведь свеча явно ни при чем, а первопричину ее отказа надо искать.

Высоковольтные провода, по словам хозяина, были новые: их меняли в предпоследнем сервисе. Но наш электрик уже вооружился тестером, собрался мерить сопротивление... И тут дефект четвертого провода бросился в глаза. Видите фото? Что-то в наконечнике выгорело чуть ли не дотла. Какие уж тут килоомы. Ясно, что с таким проводом худобедно могла работать лишь первозданно чистая свеча. Позже начались перебои.

Вот вам и «новые» провода! Поставили теперь уже действительно новые и отпустили владельца с миром. Давненько не звонил.

ЗР

⬆ Наконечник четвертого провода – с явными следами внутреннего пожара. Напряжение на свечу подавалось нерегулярно, оттого она отказывала.

Little Trees[®]
освежители воздуха

Моя оригинальная Ёлочка

БЕЗЗАБОТНАЯ

Выбор освежителя воздуха - проявление Вашего характера.
Марка Little Trees является лидером мирового рынка с 1952 г.

реклама

Покупайте выгодно в

ГИПЕРМАРКЕТ
МАГНИТ



Made by:
Car-Freshner Corporation, USA
www.little-trees.com

Поставщик ООО ТД «За рулем»

The Tree design, CAR-FRESHNER and LITTLE TREES are trademarks. © 2012 Julius Sämann Ltd.



НЕАБСОЛЮТНАЯ МОНАРХИЯ

Эпоха короля Льва – «Пежо-308» – подходит к концу.
Итоги правления подвел **Стас Панин**.

До нас не дошел 3-дверный хэтчбек, а с вариантами моторов и коробок возникла непонятная ситуация. Постоянно предлагали только 120-сильный бензиновый двигатель с 5-ступенчатой механикой или 4-ступенчатым автоматом, другие версии временами отсутствовали в продаже.

Самую покупаемую, 120-сильную модификацию с 2010 по 2012 год собирали на заводе в Калуге, оснастив ее подвеской для российских дорог. Машина стала выше и мягче, но потеряла в управляемости. Российская сборка грешила слабой шумоизоляцией – на ней явно сэкономили. Качество окраски хорошее при любой сборке, металл кузова оцинкован. Следы

ржавчины укажут именно на некачественный кузовной ремонт. Происхождение машины определяется по первым трем символам VIN (VF3 – Франция, ZT8 – Россия), который можно найти в окошке на нижней левой части ветрового стекла, под жабо на правом стекле и на наклейке на правой средней стойке.

ПРИНЦЕССА НА ГОРОШИНЕ

Дизельные двигатели трудятся без нареканий. «Французы» в этом отношении всегда славилась надежностью. А вот бензиновые моторы явно подкачали. Совместное немецко-французское детище с индексом EP6 требует аккуратной эксплуатации, страдает множеством болячек и любит кушать масло.

Атмосферная версия EP6 (VTi, 120 л.с.) имеет бесшпоночный цепной привод ГРМ. Звездочки на валах держатся только затяжкой болтов. (К сожалению, такое решение, сильно усложняющее ремонт, встречается и у других производителей.) Странно смотрится однорядная цепь – велосипедная кажется куда надежнее. При всех своих «но» ГРМ на этом моторе ходит по 150 000–200 000 км. Двигатель оснащен системой изменения фаз газораспределения, которая включает муфты на распределах и регулирует ход впускных клапанов. Слабое звено – управляющие клапаны муфт, из-за неисправности которых вся система начинает работать неправильно, вызывая появление индикации неисправности двигателя, сбои в его работе и потерю динамики.

Есть претензии и к системе охлаждения. Датчики температуры жидкости не только часто выходят из строя из-за внутренних неисправностей, ошибаясь при этом в показаниях, но и обильно подтекают. Антифриз попадает на разъем и по проводам доходит до блока управления двигателем. В худших случаях дефект уплотнительного кольца датчика приводил к замене «мозгов» и жгута подкапотной проводки. В ходе отзывных кампаний меняли злополучные колечки и сами датчики, но в целом узел так и остался проблемным.



Активный вклад в «мокрые дела» внесла помпа: часто трескается ее пластиковый корпус. Большая часть посторонних звуков от привода навесного оборудования опять же связана с помпой. Ее ресурс составляет 45 000–60 000 км, благо производитель все же выпустил модернизированный узел в металлическом корпусе.

Ремень навесного оборудования начинает трескаться уже к 60 000 км пробега. Малой продолжительностью жизни отличаются блоки управления вентиляторами охлаждения. Иногда встречаются течи из корпуса масляного фильтра и корпуса вакуумного насоса. Справедливости ради отметим, что благодаря последнему 308-й может похвастаться хорошими тормозами.

Электронно-управляемый термостат часто выходит из строя. На рестайлинговых моделях он стал единым узлом с датчиком температуры. Однако во время последующей отзывной кампании устанавливали обновленный термостат со съёмным датчиком. Другие отзывы коснулись замены заводских свечей «Беру» на «Бош» (из-за проблем при холодном пуске) и блока предохранителей под капотом (из-за проблем управления светом), перепрограммирования салонного блока управления и переключения ветровых стекол (из-за течи в нижнем правом углу).

Часть машин комплектуется аккумуляторами «Фиамм». Срок жизни у них непродолжительный, вдобавок не редкость внутреннее замыкание, которое вызывает кучу неисправностей, казалось бы не связанных с виновником. У штатных батарей «Варта» таких проблем нет.

Неисправность датчика уровня/температуры моторного масла стала еще одной мелкой, но надоедливой. Датчик живет своей жизнью и часто выдает прочерки на экране бортового компьютера.

Наддувная версия EP6DT (THP, 140/150 л.с.) построена на базе атмосферника с тем же механизмом ГРМ и проблемным окружением. В итоге цепь растягивается уже к 60 000–80 000 км пробега, а звездочки проворачиваются на валах. Что мешало доработать ГРМ под наддувный мотор, непонятно.

С одной стороны, конструкцию усложнил непосредственный впрыск, с другой – муфта изменяемых фаз осталась только на впускном валу, а систему изменяемого хода клапанов заменили обычным дросселем.

Мотор страдает от быстрого закоксовывания впускных каналов и клапанов, так как топливо впрыскивается непосредственно в цилиндры, не очищая впускной тракт от отложений. При длительной езде в пробках ситуация только усугубляется.

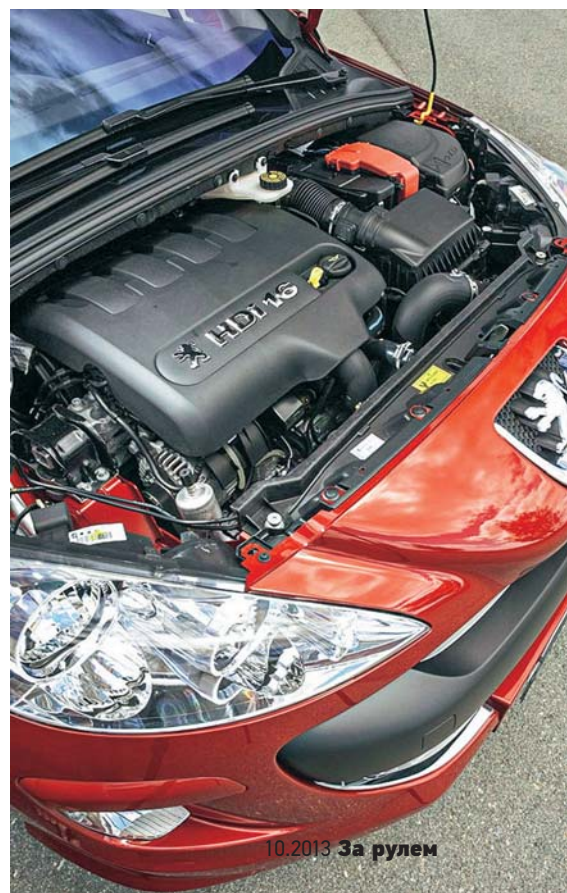


⬆ Бензиновый мотор EP6DT очень капризен в наших условиях и страдает из-за недостаточной доработки под наддув.

⬇ Самый распространенный – атмосферный бензиновый EP6. Если неисправен, переходит в аварийный режим с длительной работой вентилятора на максимальной скорости.



⬇ У французских дизелей репутация надежных. К сожалению, на нашем рынке очень мало машин с такими моторами.



i Из истории модели

НА КОНВЕЙЕРЕ: с 2007 года.

КУЗОВА: 5-дверный хэтчбек, универсал, кабриолет.

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – P4, 1,6 л, 120 и 140/150 л.с.; дизельные – P4, 1,6 л, 92 и 110–115 л.с.; 2,0 л, 136 л.с.

КОРБОКИ ПЕРЕДАЧ: M5, M6, A4, A6, P6.

ПРИВОД: передний.

РЕСТАЙЛИНГ: в 2011 году изменили переднюю часть автомобиля – капот, крылья, бампер, светотехнику, обновили АКП – A4.

КРЭШ-ТЕСТЫ: 2009 год, EuroNCAP. *Хэтчбек-пятидверка:* общая оценка пять звезд, защита взрослых пассажиров – 82%, защита детей – 81%, защита пешеходов – 53%, системы содействия безопасности – 83%. *Кабриолет:* общая оценка пять звезд, защита взрослых пассажиров – 83%, защита детей – 70%, защита пешеходов – 33%, системы содействия безопасности – 97%.

Если дело запущено, то снятия головки для чистки не избежать.

Турбокомпрессор с «твин-скроллом» (подача отработавших газов от каждой пары цилиндров по отдельности) отлично справляется со сглаживанием эффекта турбоямы; охлаждается он автономной системой, гоняющей антифриз до 10 минут после остановки двигателя. Но все же узел боится высокой термической нагрузки: может лопнуть перегородка между контурами подачи отработавших газов.

Средний ресурс турбины – примерно 80 000 км. Сам двигатель чувствителен к качеству топлива. В идеале нужен 98-й бензин: с ним нет детонации, высока экономичность и эластичность. Экономия на 95-м – 180 руб. с полного бака, а в итоге отремонтировать мотор придется намного раньше – очень уж он боится детонации.

Часть проблем с бензиновыми агрегатами удалось бы решить, сократив межсервисные интервалы. В городских условиях эксплуатации 20 000 км между ТО – многовато. Характеристики моторного масла заметно ухудшаются, а это ведет к неисправности клапанов муфт изменяемых фаз, образованию нагара во впускных каналах и износу масляеъемных колпачков (к 100 000 км пробега).

Французы сократили интервал замены масла на модернизированной модели до 10 000 км. Сервисмены же рекомендуют менять масло каждые 7500 км – вместе с воздушным фильтром, который успевает сильно забиться.

На наддувный мотор распространяется правило, о котором многие забывают: после длительной езды в пробках надо дать ему подышать полной грудью. Существенно продлить жизнь кислородным датчикам не позволит качество нашего бензина.

АХИЛЛЕСОВА ПЯТА

Из всех автоматических коробок серьезных упреков заслуживает только четырехступенчатая AL4. Большая часть проблем связана опять же с недооценкой французами наших условий. Коробка считается необслуживаемой, масло залито на весь срок службы, а в руководстве по эксплуатации не упомянуты элементарные вещи. Следует хотя бы немного прогреть агрегат перед началом движения и избегать резких нагрузок. Достаточно периодической смены масла, чтобы продлить период безотказной работы. Неправильная эксплуатация и отсутствие обслуживания сокращают срок жизни автомата до 150 000 км, а первые неисправности могут возникнуть уже к 50 000 км.

К сожалению, грамотная эксплуатация не избавит от всех проблем. Изначально болты крепления гидроблока затянуты очень маленьким моментом. Со временем затяжка ослабевает и болты самопроизвольно выкручиваются. Нередки случаи, когда они вовсе выпадали. В гидроблоке возникает сильный разброс давлений, и коробка переходит в аварийный режим.

При рестайлинге модели коробку модифицировали (точнее, замаскировали дефекты). Изменили гидротрансформатор и программное обеспечение, порог перехода в аварийный режим просто передвинули, – а проблемы так и остались. Печальную картину дополняет неисправность управляющих клапанов. Довольно часто встречается подтекание теплообменника. Механическая часть, как правило, работает без нареканий.

Механические коробки проблем не доставляют. Износ сцепления трудно проверить по усилию на педали: если она прожимается туговато, то сцепление желательно заменить в ближайшее время. Разрушение корзины может привести к дорогостоящему ремонту (подобное верно для автомобилей любой марки). Обычно сцепление ходит 80 000–100 000 км.

ДА ЗДРАВСТВУЕТ КОРОЛЬ!

Подвеска 308-го надежна. Спереди «Мак-Ферсон», сзади упругая балка, где в принципе ломаться. При активной езде по неровностям спереди в зоне риска находятся ступичные подшипники, стойки стабилизатора и шаровые опоры. Все узлы заменяются по отдельности. Передние колodки ходят в среднем 30 000, а задние – 80 000 км. Передние



⌚ У модернизированной помпы силуминовый корпус; прежде был пластиковый, который часто трескался.



⌚ В отличие от большинства производителей, французы размещают диагностический разъем за нишей в центральной консоли, перед рычагом КП. Непривычно.



⌚ Управляющий клапан – самый частый виновник неисправностей в системе изменения фаз газораспределения. Обычно диагностика сводится к установке заведомо исправного клапана.



⌚ Датчик температуры охлаждающей жидкости мал, да «удал». Частый виновник нештатной работы двигателя и течей антифриза.



⬆ При неисправности своего блока управления вентилятор выходит на максимальные обороты. Иногда такие проблемы вылезают после мойки автомобиля.



⬆ Конструктивная особенность стоек стабилизатора – стук при низких температурах. Есть вариант заменить их аналогами от 307-й модели: они практически такие же, но с более крупными шарнирными узлами.

тормозные диски переживают две смены колодок. Задние тормозные диски меняют в сборе со ступичными подшипниками.

Что касается рулевого с электрогидравлическим усилителем, здесь проблем в целом не отмечено. Масло залито на весь срок службы, и нет нужды отступать от регламента. Также нет серьезных претензий к вентиляции и кондиционированию. Единственный повод для придирки – узкие каналы радиатора печки могут забиться. Но случается это крайне редко.

На первых 308-х иногда барахлили концевики в замках дверей. Внутри попадала вода, из-за чего не получалось определить, открыта дверь или закрыта. Проблема решалась заменой на модифицированные замки. На задних дверях нижний уплотнитель закрывает дренажные отверстия. Чтобы вода не скапливалась, достаточно проделать в нем отверстие.

Стоимость обслуживания в сервисе, руб.

Запчасть, работа	Стоимость запчасти	Стоимость работы
Замена масла ДВС с масляным фильтром	2900	400
Замена воздушного фильтра двигателя	500	300
Замена фильтра салона	800	200
Замена свечей зажигания	1400	400
Замена передних/задних тормозных колодок	3500/2000	700/800
Замена передних/задних тормозных дисков	4500/13 000	1000/1000
Замена стойки стабилизатора	1200	500
Замена переднего ступичного подшипника	4700	1800
Замена масла в АКП	1600	1000
Замена двух клапанов гидроблока АКП	7600	3000
Замена термостата	3800	1900
Замена помпы	3100	2100
Замена датчика температуры антифриза	1000	700
Замена клапанов изменяемых фаз ГРМ	3000	500/800
Промывка инжектора	400	1000
Компьютерная диагностика	–	500
Нормочас	–	1000

Регламент ТО

Операции	Нормальные условия	Сложные условия
Замена масла и масляного фильтра	10 000 км	
Замена фильтра дизтоплива	40 000 км	
Замена воздушного фильтра (бензиновые двигатели)	40 000 км	20 000 км/1 год
Замена воздушного фильтра (дизельные двигатели)	40 000 км	20 000 км/1 год
Замена свечей зажигания	40 000 км	
Замена тормозной жидкости	60 000 км/2 года	
Замена салонного фильтра	20 000 км/6 месяцев	
Замена охлаждающей жидкости	120 000 км/2 года	
Периодичность ТО	20 000 км/1 год	

СВОИМИ РУКАМИ

Замена датчиков и узлов под капотом осложняется обязательной калибровкой с помощью оригинального диагностического оборудования. В остальном замена расходников не доставит хлопот. Часть клиентских функций (дневные ходовые огни, сигнал «вкл/выкл» запираения дверей при начале движения и т. п.) можно настроить с бортового компьютера. **ЭР**

Благодарим за помощь в подготовке материала «ПСРсервис».

На правах рекламы



ЧТОБ НА ДЕНЬГИ
И НА ВРЕМЯ
ВАМ С МАШИНОЙ
НЕ ПОПАСТЬ,

ПОКУПАЙТЕ
БЕЗ СОМНЕНИЙ
НАСТОЯЩУЮ ЗАПЧАСТЬ.



ПРОВЕРЬТЕ ПОДЛИННОСТЬ
ЗАПЧАСТИ ЗА 1 МИНУТУ!

ПОЛУЧИТЕ ПРИЗ 500
ЛИТРОВ БЕНЗИНА!

SMS 2420



Для тех, кто покупает настоящие запчасти PEKAR. Отправьте SMS с кодом на номер 2420. Условия на сайте

TDPEKAR.RU

ГОРИ, ГОРИ ЯСНО

Штатный ксенон так и не стал массовым – возможно, из-за того, что неоправданно дорог. Сколько стоит ксенон как опция, считал **Максим Приходько**.

В качестве носителей этой шикарной опции я взял двенадцать наиболее продаваемых новых автомобилей на российском рынке со штатным

ксеноном. Рассматривались самые ближайшие версии с одинаковыми по мощности моторами в схожих комплектациях – как с ксеноном, так и без него.

БЮДЖЕТНЫМ НЕ СВЕТИТ

Ксенон появился так давно, что, казалось, за прошедшее десятилетие должен был окончательно победить традиционные галогеновые лампы, а равно и любой другой вариант освещения дороги перед машиной. Однако этого не произошло: штатно установленный ксенон – по-прежнему прерогатива сравнительно дорогих моделей. Достаточно сказать, что такие хиты российского авторынка, как «Рено-Дастер», «Киа-Рио», «Лада-Гранта», «Рено-Логан» и другие (этих моделей более десятка), не располагают ксеноном в списках своих опций. Следовательно, очень хороший головной свет по-прежнему отличная приманка, закладываемая в автомобили стоимостью выше средней. Это подтверждает и наша сравнительная таблица цен. Но, коли дело дойдет до выбора авто со штатным ксеноном, я советовал бы от него не отказываться. Кроме тех случаев, когда он запредельно дорог.

Цены автомобилей без штатного ксенона и с ним, руб.

Citroen C4 Sedan	763 000+34 000
Volkswagen Tiguan	1 198 000+34 000
Toyota Camry	1 206 000+36 000
Nissan Qashqai	1 176 000+37 000
Ford Focus	705 500+41 000
Opel Astra	779 900+41 000
Skoda Octavia	749 900+66 000
Toyota RAV4	1 248 000+68 000
Kia Sportage	1 189 000+70 000
Mazda6	949 000+95 000
Kia cee'd	969 900+100 000
Mitsubishi ASX	1 199 990+100 000
в среднем	1 011 182+60 000

1 000 000

12



«Мицубиси-ASX»

1 199 990 руб. + 100 000 руб. = ксенон

Доступен в пакете («Ультимейт», мотор 2,0 л, 150 л.с.)

Самый дорогой штатный ксенон. Вдобавок установлен лишь в фарах ближнего света. Зато к ним прилагаются 17-дюймовые колеса и премиум-магнитола – как утешение за дороговизну.

11



«Киа-Сид»

969 900 руб. + 100 000 руб. = ксенон

Доступен также в пакете («Премиум», 2,0 л, 150 л.с.)

Здесь адаптивный ксенон неразлучен с панорамной крышей, светодиодными задними фонарями, красивыми 17-дюймовыми колесами и прочим высокохудожественным декором. Вроде всё хорошо – и в то же время дорого.

10



«Мазда-6»

949 000 руб. + 95 000 руб. = ксенон

Доступен как опция («Эктив», 2,0 л, 150 л.с.)

Биксеноновые адаптивные фары с автоматическим переключением «дальний-ближний» плюс светодиодные фары дневного света и помощь при торможении в городе. Однако дороговизна исследуемой опции по-прежнему шокирует.



«Киа-Спортидж»

1 189 000 руб. + 70 000 руб. = ксенон

Доступен в пакете («Престиж», 2,0 л, 150 л.с.)

Готовьтесь, что ксенон придет не один. Вместе с ним машина обретет светодиодные ходовые огни, шикарно обставленный салон, 18-дюймовые колеса и море хромированных деталей.



«Опель-Астра»

779 900 руб. + 41 000 руб. = ксенон

Доступен как опция, пакет «Премиальное освещение AFL+» («Космо», 1,6 л, 115 л.с.)

Ничего лишнего, как принято у немцев. Зато вы получите поворотный биксеноновый свет. Единственное, что огорчает, – эта красота доступна лишь для самых дорогих версий.



«Тойота-Кэмри»

1 206 000 руб. + 36 000 руб. = ксенон

Доступен в составе пакета («Элегант Плюс», 2,5 л, 181 л.с.)

Как и у «паркетника» этой марки, в «Плюсе» помимо ксенона в ближнем свете есть интеллектуальная система пуска двигателя и хромированные ручки дверей. Весьма здоровое предложение.



«Тойота-RAV4»

1 248 000 руб. + 68 000 руб. = ксенон

Доступен в составе пакета («Комфорт Плюс», 2,0 л, 146 л.с.)

Собственно, в плюсе лишь ближний ксеноновый свет фар в тандеме с фирменным помощником на спуске со склона. Все остальные опции переключались на эту модель из комплектации «Комфорт».



«Форд-Фокус»

705 500 руб. + 41 000 руб. = ксенон

Доступен как опция, пакет «Премиум свет» («Тренд Спорт», 1,6 л, 105 л.с.)

В отличие от «Астры», за те же деньги у «Форда» положили чуть больше: биксеноновые фары с автоматическим корректором, светодиодные дневные огни и задние фонари. Неплохо.



«Фольксваген-Тигуан»

1 198 000 руб. + 34 000 руб. = ксенон

Доступен в составе опций («Спорт Стайл», 1,4 л, 150 л.с.)

Эта комплектация появилась сравнительно недавно; помимо адаптивного биксенона, который умеет заглядывать за угол, в ней есть система распознавания усталости водителя. Ай да немцы!



«Шкода-Октавия»

749 900 + 66 000 руб. = ксенон

Доступен как опция, пакет № 8 («Элегант», 1,2 л, 105 л.с.)

Новую «Октавию» можно дооснастить фирменным биксеноном (с противотуманками и задними светодиодными фонарями) лишь в версии «Элегант». Цена вопроса тоже весьма элегантна.



«Ниссан-Кашкай»

1 176 000 руб. + 37 000 руб. = ксенон

Доступен в составе пакета (SE+, 1,6 л, 114 л.с.)

За эти деньги суперсвет будет соседствовать с панорамной крышей, дорогой магнитолой с шестью динамиками и множеством хромированных деталей, – это ли не подарок для тех, кто ищет заводской ксенон по адекватной цене!



«Ситроен-С4 Седан»

763 000 руб. + 34 000 руб. = ксенон

Доступен как опция («Тенданс», 1,6 л, 150 л.с.)

Самый честный вариант: вы платите лишь за биксеноновые поворотные (!) фары с омывателем. Однако роскошный свет доступен лишь в тех комплектациях, где есть АКП.

КОРОЛИ СУШИ

Парадокс популярности подобных машин в том, что сегодня выбор полноприводника больше не нуждается в вечных оговорках вроде «мне для рыбалки» или «буду ездить на охоту». Главный критерий прост: хочу, и всё тут. Для тех, кто финансово перерос «Ниву»-трехдверку или милитаристский УАЗ, а брать кредит на новый вездеход не хочет, мы подобрали классическую полноприводную пару: рамный тяжелый джип и легкий кроссовер. «Киа-Соренто» и «Хонда CR-V». Оба они азиатской конструкторской школы, оба выпущены в свет в XXI веке. Кроме того, их роднит одинаковый пробег в 128 000 км и просят за них почти одну и ту же сумму. И все-таки разница между ними есть.

Рыночная ниша вседорожников нынче разделилась надвое, что пропорционально усугубило муки выбора. Что купить на вторичке за 500 000 рублей – джип или кроссовер, решали **Максим Приходько** и **Евгений Бобриков**.



ИНТУРИСТ

Хотя «Хонда» и преуспела по части строительства полноприводных кроссоверов, ее продукция никогда не открывала хит-парад подобной техники. Эдакий крепкий середняк. Агрегатной базой для CR-V послужила более массовая «Хонда-Сивик», которую снабдили полным приводом. Получилось добротно, качественно, а некоторые решения, примененные на этой модели, и вовсе выглядели авангардно для тех лет. Даже сегодня селектор автомата, торчащий из торпедо, как у CR-V второго поколения, нечасто встречается, – что уж говорить про те времена.

Внешне девятилетняя машина сохранилась неплохо, явных очагов коррозии нет. Мутность поликарбонатных фар была ожидаемой, придется

АЛКО-СКРИН

**ПОЛОСКИ ИНДИКАТОРНЫЕ
для качественного и полуколичественного
ОПРЕДЕЛЕНИЯ АЛКОГОЛЯ В СЛЮНЕ**

«Хонда CR-V»

Цена 515 000 руб. (новое авто – от 1 149 000 руб.), 2004 г., пробег 128 298 км.
Комплектация: мотор 2,0 л, 150 л.с., АКП, 4 подушки безопасности, ABS, гидроусилитель руля, климат-контроль, магнитола с DVD, люк и зеркала с электроприводом, подогрев сидений, центральный замок.
По ПТС, три владельца, куплена у официального дилера.



➡ Рабочее место водителя удобно, хотя размещение рычага АКП на передней консоли и необычно.

➡ Еще одна визитная карточка «Хонды» – стояночный тормоз. Благодаря такому размещению можно спокойно перейти с переднего ряда назад, не выходя из машины.

их полировать. Противотуманки явно неродные, но тут не до красоты, лишь бы светили. Зато у машины второго поколения задняя дверь распаивается вбок, а ее стекло можно открыть отдельно. Удобно при перевозке длинномеров. Минус в том, что со временем дверь провисает, ведь на петли ложится немалая нагрузка, учитывая вес запаски с чехлом. Рассматриваемая машина не исключение. Вылечить это практически нельзя, придется смириться.

Осмотрев авто снаружи, сажусь в салон. Трое предыдущих хозяев сильно его увозили, очень уж он неопрятен. К запланированным тратам надо добавить не меньше 6000 рублей на комплексную химчистку. Видимо, в качестве бонуса здесь неродная DVD-магнитола с небольшим экранчиком.



Зарулем
тест Алко-скрин

На начальные промилле полоски откликаются уверенным позеленением.


Упаковки не боятся механических воздействий.

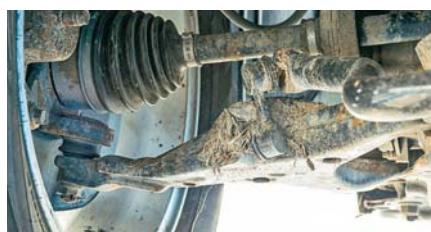


Только для in vitro диагностики

Реклама

На правах рекламы

Покупайте выгодно в сети  Ашан
Поставщик ООО ТД «За рулем»



⬆ Покупая «паркетник», не пожалейте 2800 рублей на диагностику. Никакая пробная поездка не расскажет толком, каково состояние авто.

⬅ Мало какой из современных кроссоверов может похвастаться таким решением задней части. Берегите «тазик» для запаски: его цена от 5000 рублей.

⬇ Днище машины – зеркало кроссовера. Если обнаружите вмятины и загнутые отбортовки порогов снизу, значит, на совести хозяев много внедорожных подвигов.



Из приятного – рычаг стояночного тормоза. Во-первых, он исправно выполняет свою функцию, во-вторых, его оригинальное расположение вызывает уважение: умели раньше делать!

Осмотр на подъемнике показал, что машину не раз и не два гоняли по бездорожью, словно КрАЗ-«лаптежник»: нижняя юбка переднего бампера в трещинах, подвеска в комьях засохшей глины и травы, а днище отполировано

почти до блеска. Правый наружный чехол ШРУСа порвался, на нем жирный масляный блеск. Удивительно, что при таком беспокойном прошлом мы не обнаружили других течей. Хорошо, что постоянный полный привод у второго поколения был доработан и серьезных проблем не доставляет, не то траты на восстановление его рабочего состояния были бы слишком велики. Но примерно 2800 рублей для комплексной

диагностики придется потратить наверняка, уж больно «Хонда» заезжена.

Короткий тест-драйв ничего особенного не выявил, лишь автомат немножко подддерживал при переключении в положение R, что тоже не редкость у машин в возрасте. Зато последний хозяин поставил в качестве подарка будущему покупателю четыре новых летних колеса. Да и зимние шины еще вполне сносные.

i Стоимость некоторых новых деталей и расходников для Honda CR-V в Московском регионе, руб.

Свеча зажигания	220
Комплект тормозных колодок	2350
Ремень кондиционера	2099
Задняя втулка стабилизатора	148
Комплект сцепления	9250
Крестовина карданного вала	880

HONDA CR-V В ВОЗРАСТЕ



Неугоняемая; ремонтная база обширна, много запчастей; трансмиссия Real Time 4WD весьма живуча.



Слабые задние пружины, плохая шумоизоляция, провисшая задняя дверь; много машин с американского рынка с приводом лишь на переднюю ось.

i Примерная стоимость ТО-120 000 км и других ремонтных работ для Honda CR-V в Московском регионе (у неофициального дилера), руб.

Работа	4700
Запчасти	5500
Замена втулок переднего стабилизатора	600
Замена переднего подшипника ступицы	2500

i «Киа-Соренто»

Цена 550 000 руб. (новое авто – от 1 079 900 руб.), 2006 г., пробег 128 641 км.

Комплектация: дизельный мотор 2,5 л, 170 л.с., АКП, 2 подушки безопасности, ABS, гидроусилитель руля, климат-контроль, кожаный салон, стекла и зеркала с электроприводом, центральный замок, турботаймер с автопуском.

По ПТС, один владелец, куплена у официального дилера.



СЛОНОПОТАМ

«Киа-Соренто» первого поколения – из последних могикан. Повесьте на своей страничке в соцсетях фото этой машины с надписью: «Вот что я купил!», и вы заработаете миллион лайков и восторженных криков о том, что вы молодец и что сейчас таких вездеходов не делают. И правильно. Нынешнее поколение машины лишилось рамы, а у первого поколения она есть. А еще есть раздатка, неразрезной задний мост, дизельный двигатель. Конечно, такой набор встречается и у других, более именитых «проходивцев», однако за полмиллиона рублей любая другая машина будет старой и убитой. Скажем, «Тойота-Ленд Крузер 80» в аналогичной комплектации за эти же деньги будет 19-летней, «Мицубиси-Паджеро» – 14 лет от роду, тогда как нашему герою стукнуло всего семь лет.

НАША. LADA Granta

279 000*
РУБЛЕЙ

- » ТЕПЕРЬ И С «АВТОМАТОМ»!!
- » СЕРВИС ПО ВСЕЙ СТРАНЕ
- » КОМФОРТНАЯ ЦЕНА ВЛАДЕНИЯ



Действует кредитная программа «ЛАДА ФИНАНС»

совместно с банками-партнерами: ОАО АКБ «РОСБАНК»,
Сбербанк России (ОАО), ВТБ 24 (ЗАО), ОАО «УРАЛСИБ»,
ООО «Русфинанс Банк», ЗАО «КРЕДИТ ЕВРОПА БАНК»,
ООО КБ «АйМаниБанк».



www.lada.ru

 **8 800 200 5232**



РЕАЛЬНЫЕ МАШИНЫ ДЛЯ РЕАЛЬНОЙ ЖИЗНИ



➤ Внешний облик «Соренто» и сегодня внушает уважение. Размер шин 245/70R16 – предельно допустимый. Дальше – только переделка подвески.

➤ При эксплуатации «Киа-Соренто» важно не забывать шприцевать крестовины и шлицы карданного вала, крестовины переднего вала и шлицы раздатки не реже чем раз в 8000–10 000 км.

➤ На «Соренто» в комплектации EX устанавливается система TOD (Torque On Demand – тяга по требованию), которая при пробуксовке задних колес подает крутящий момент к передним с помощью электронно-управляемой муфты. В режиме Low муфта замыкается принудительно. Включать понижающую передачу можно только при полной остановке.



i Примерная стоимость ТО-120 000 км и других ремонтных работ для Kia Sorento в Московском регионе (у неофициального дилера), руб.

Работа	5500
Запчасти	7500
Замена насоса гидроусилителя руля	1220
Замена переднего подшипника ступицы	1600

i Стоимость некоторых деталей и расходников для Kia Sorento в Московском регионе, руб.

Сальник заднего коленвала	250
Сальник хвостовика	127
Рулевые наконечники: правый/левый	249/330
Сайлент-блок нижнего рычага	260
Масляный фильтр	450
Топливный фильтр	1590

Из явных недочетов внешности – битое боковое зеркало справа. Тут либо покупать неоригинал за 5000 рублей, либо искать подешевле на разборке. В остальном кузов весьма неплох. Конечно, на черном фоне много царапин – видимо, вездеход активно ездил по лесам-кустам. Машина укомплектована искусственно внедренным ксеноном, который запрещен Правилами дорожного движения, – придется снять.

Кожаный салон этого «мамонтенка» почти не пострадал. Сразу видно, ездили на машине люди культурные, что косвенно подтвердили транзитные питерские номера. Самая характерная примета прожитых лет – облезшая кожа рулевого колеса. Зато штатная радиолка и кондиционер работают в полную силу. Понравилось расположение шайбы переключения режимов полного привода – под рукой.

Оценка машины снизу оказалась менее радужной. Масляные разводы в области стыка мотора и коробки говорят о том, что какой-то из сальников не сдюжил. Утешает, что стоимость мелких расходников типа разнообразных манжет и прокладок не так велика. Цена их замены заметно выше (приготовьтесь к тому, что это джип: любая операция по его обслуживанию на 20–30% дороже, чем у стандартной легковушки). При таком пробеге нелишне пересмотреть подвеску и сделать диагностику мотора и АКП. Дизель у возрастных машин этой модели крайне требователен как к маслам, так и к качеству топлива.

А вот ездить одно удовольствие. Автомобиль идет напористо, в салоне тихо, шумоизоляция классная, сидеть удобно. Удачный вариант, если бы не предательское поддымливание. Впрочем, оно же – хороший повод для торга. На рынке подобных машин много (встречаются и экземпляры российской сборки), а значит, велик шанс, что вам пойдут навстречу.

КТО ПОСЛЕДНИЙ?

После знакомства с этой парочкой и взвешивания всех за и против выбор пал на «Киа-Соренто». У него был всего один хозяин, а следовательно, прошлое более-менее внятное. Вдобавок машина моложе «Хонды» на два года. Продавец обещал скинуть до 20 000 рублей при обоснованном торге (большое ТО станет в 13 000 рублей), и стоимость запчастей на этот автомобиль вполне сносная. Что до капризного дизеля, то приличных недорогих сервисов в Москве хватает, как и солярки должного качества. Цена на топливо кусается, но в общем это небольшая плата за то, чтобы стать настоящим королем суши. А не только гастрономическим.

ЭР

KIA SORENTO В ВОЗРАСТЕ



Турбина живучая, бензиновые моторы надежны, салон нескрипучий, автомат практически вечный.



Капризные дизель и ТНВД, проблемы со свечами накалывания, тормозные суппорты долго не ходят, слабовата рулевая рейка.

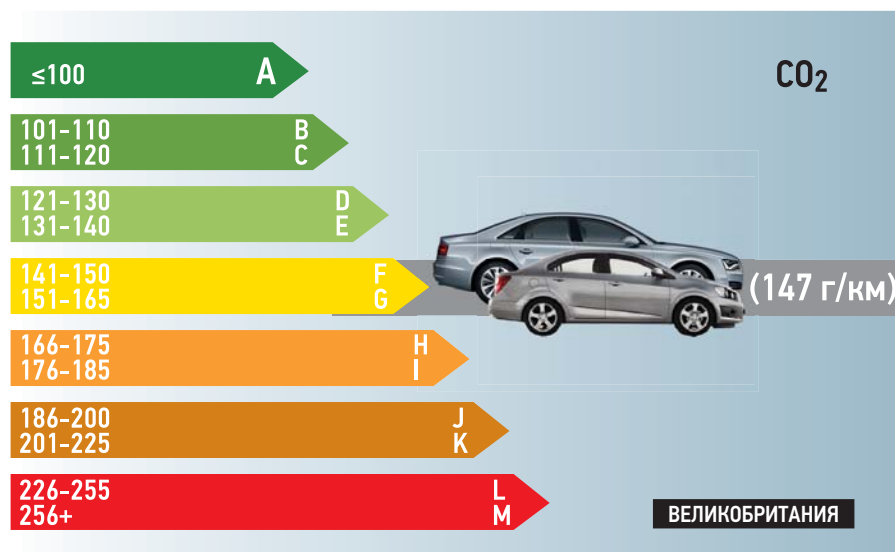
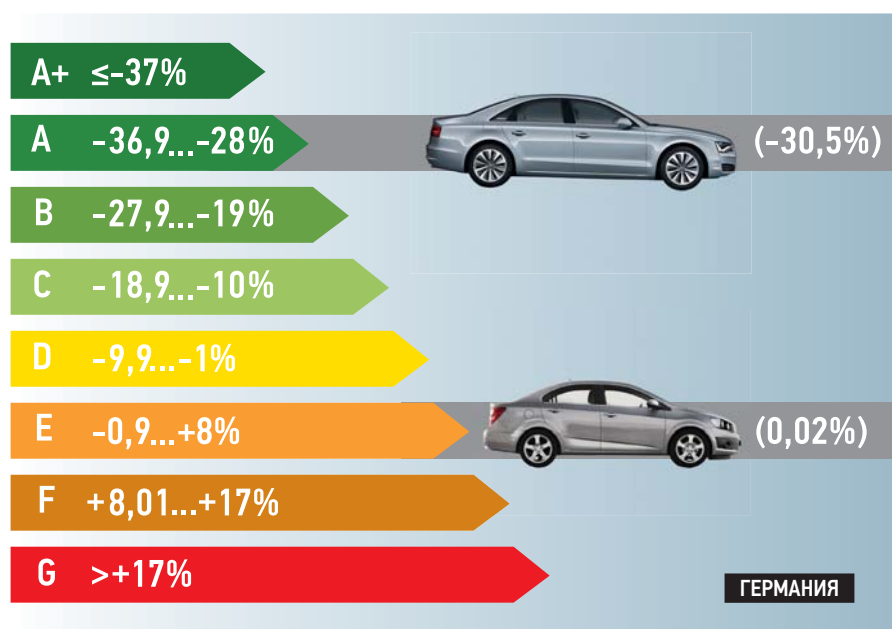


КТО-ТО УЙДЕТ.
КОГО-ТО УНЕСУТ.
И ТОЛЬКО ОДИН УЕДЕТ.



КТО ПРЕДУПРЕЖДЕН, ТОТ ЭКОНОМИТ

Насколько рационально потребляют энергию лампочка, бытовой прибор или автомобиль, судят по классу их энергоэффективности. **Дмитрий Тырин** объяснит, как ранжируют по этому параметру машины.



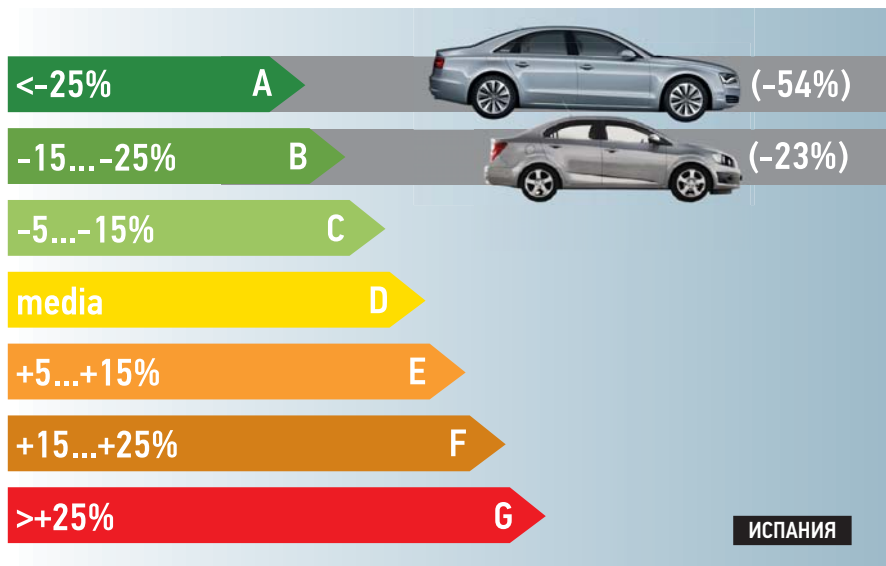
Деление техники на классы энергоэффективности принято в большинстве стран. Оно помогает покупателю оценить эксплуатационные затраты на приобретаемую технику. И определить, что выгоднее – заплатить больше за энергосберегающий прибор или, сэкономив при покупке, переплачивать в дальнейшем.

Сегодня почти во всем мире, в том числе в России, соответствующая маркировка бытовой техники обязательна. А вот автомобили разделяют по энергоэффективности лишь в некоторых странах. При определении энергоэффективности техники опираются на количество потребляемой электроэнергии, автомобили же классифицируют по количеству выбросов CO₂ в граммах на километр пути или по расходу топлива. Только подход и методика не везде одинаковы.

В Великобритании классификация наиболее простая – чем больше выбрасываешь угарного газа, тем ниже опускаешься по классовой лестнице. Хотя очевидно: более тяжелому автомобилю нужно больше энергии для движения. Таким образом, крупный мощный кроссовер никогда не поднимется на высшие ступеньки. Если он, конечно, не гибридный или электрический.

А вот в рациональной Германии при ранжировании учитывают массу машины. Система пересчета сложнее, зато картина получается намного логичнее. Например, представительский «Ауди-А8», приводимый гибридной установкой, по расходу топлива сравним с малолитражкой «Шевроле-Авео» с простеньким бензиновым двигателем. По английской схеме они попадают в один класс, а у немцев «Ауди» стоит на четыре класса выше. Кстати, в Германии ввели даже дополнительный класс A+. В него попадают авто, расходующие минимум

ⓘ Так в разных странах распределяют по классам энергоэффективности «Ауди-А8» с гибридной силовой установкой и «Шевроле-Авео» с бензиновым 1,4-литровым двигателем.



энергетических и природных ресурсов, – модели из «эко»-линеек, гибридные версии и, конечно, электромобили.

В Испании пляшут от среднего расчетного расхода. Напомню, что количество сгоревших литров горючего и масса выбросов CO₂ связаны напрямую. При подсчетах используют разные поправочные коэффициенты для бензинового и дизельного

двигателей, а также учитывают площадь автомобиля (произведение ширины на длину). Иными словами, как и немцы, делают поправку на класс и размер машины.

В Японии применяется похожая система. Законодательно установлен максимально допустимый расход топлива, величина которого пересматривается ежегодно. Если автомобиль

потребляет меньше оговоренного значения, владелец получает наклейку на стекло, а с нею и налоговые льготы.

В США маркировка существенно отличается от европейской. Привычных разноцветных полосок, указывающих на принадлежность к тому или иному классу энергоэффективности, нет. Вместо них две шкалы от 1 (плохо) до 10 (отлично). Одна указывает на уровень выбросов CO₂ и расход топлива, другая – на экологический класс или общее количество вредных газов, вылетающих в трубу. Кроме того, на табличке, прилагаемой к автомобилю, представлены и другие, более понятные для большинства американцев данные. Например, четко и ясно указано, сколько денег сэкономит или потеряет покупатель на бензине в сравнении со среднестатистическим автомобилем этой размерности.

В России автомобили пока не маркируют по энергоэффективности. Однако вслед за бытовой техникой такую систему оценки в ближайшем будущем введут и для машин. Ведь энергоресурсы дорожают и покупатель все чаще интересуется, сколько топлива потребляет автомобиль и в какую сумму обойдется его эксплуатация. **ЭР**

На правах рекламы

ВТОРУЮ МОЛОДОСТЬ МУЖЧИНАМ!

Знаете ли Вы, как называется главный мужской гормон? Это тестостерон. В молодые годы его уровень самый высокий. Именно тестостерон стимулирует рост мышц и половых органов, обуславливает мужские черты характера, а также половое влечение. Недаром ученые-физиологи считают, что тестостерон – главная скрипка в мужском оркестре гормонов! Причины снижения тестостерона могут быть различны. В результате – излишний вес, импотенция, снижение умственной активности, так называемый «мужской климакс»!

Тестогенон стимулирует выработку собственного тестостерона, возвращая либидо и потенцию благодаря уникальному сочетанию своих компонентов. **Экстракт диоскореи и сарсапарели** тонизируют мужскую гормональную систему. Аминокислота **аргинин** улучшает белковый состав спермы. **Йохимбе и женьшень** стимулируют кору головного мозга, усиливая половое влечение и остроту сексуальных ощущений. **Витамины B₅, B₆, B₁₂, E и C** повышают иммунитет и незаменимы для нормальной функции половых желез.



Тестогенон – реальная альтернатива синтетическим гормонам. **Тестогенон** полностью натуральный продукт и не обладает побочным гормональным действием. При прекращении приема **Тестогенона** признаки «мужского климакса» не вернутся с новой силой, ведь гормональный фон стабилизируется! После курса **Тестогенона** повышается сексуальная и умственная активность. Значительно усиливается либидо и улучшается настроение! Вы просто чувствуете себя моложе! **Тестогенон** – вторая молодость мужчин. Спрашивайте в аптеках!

НЕДАРОМ УЧЕНЫЕ-ФИЗИОЛОГИ СЧИТАЮТ, ЧТО ТЕСТОСТЕРОН – ГЛАВНАЯ СКРИПКА В МУЖСКОМ ОРКЕСТРЕ ГОРМОНОВ!

Спрашивайте в аптеках города!

Телефон «горячей линии»: 8-800-333-10-33

(звонок по России бесплатный, часы работы: пн.-пт. 09.00-19.00; сб. 10.00-19.00; вс. - выходной)

www.riapanda.ru

ДЕСЯТЬ ЛЕТ СПУСТЯ

Сергей Мишин

CHEVROLET NIVA 1.7

- Изготовитель – СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ», Тольятти
- Год выпуска – 2013-й
- В эксплуатации «За рулем» – с мая 2013 года
- Пробег на момент отчета – 2500 км



Мы купили новый «Шевроле-Нива». Прежняя «Нива», обслуживавшая шинные тесты, установила два редакционных рекорда – пробег свыше 185 000 км и десять лет службы. Последнюю редакционную тысячу она наматывала по дороге из Тольятти в Москву. Идеальная возможность сравнить отслуживший свое вездеход с новым, поджидавшим нас на зарулевской стоянке.

ПОЛНЫЙ ВПЕРЕД!

Исполнение люксовое – с кондиционером, антиблокировочной системой и подушками безопасности. Машина и внешне симпатичнее: пластиковый обвес от «Бертоне» и 16-дюймовые колеса на литых дисках делают свое дело. При более внимательном осмотре нашлось немало других полезных изменений.



⚙ Недолговечная форсунка заднего омывателя уступила место более серьезной детали.

⚙ Запаска на литом диске – явная приманка. Кронштейн легко открутить вместе с колесом.



Между передними и задними дверьми появились дополнительные уплотнители. Стал более надежным фиксатор двери багажника. Там же хрупкая, легко ломающаяся форсунка омывателя уступила место более солидной детали, которая, кажется, будет служить вечно. Кронштейн запаски теперь легкосплавный, а значит, не подвержен коррозии. Противосолнечные козырьки надежно фиксируются в любом положении. Ремни безопасности вытягиваются мягко — пользоваться ими одно удовольствие. На консоли между сиденьями появились удобные подстаканники. Новая баранка и приятные на ощупь рычаги коробки передач и раздатки оживили интерьер.

В движении машина продолжила набирать бонусы. Руль отныне чуткий и информативный — скорее всего, за счет шин с более низким профилем 215/65R16

Расходы на эксплуатацию Chevrolet Niva (0–2500 км), руб.

Бензин (А92, средний расход 10 л/100 км)	7500
Тягово-сцепное устройство	1100
ТО-1	14 300
Общие расходы	22 900
Стоимость 1 км пробега	9,16

НА КРЮКЕ

Чуть раньше «Нивы» мы поменяли прицеп. Наш экземпляр, изготовленный компанией «Трейлер», отслужил в парке ЗР полтора десятка лет. Шинной тест-команде он полюбился тем, что размеры платформы 1200×2500 мм позволяют уложить на ней аккуратно восемь стопок «четырнадцатых» колес.

При выборе замены сомнений не возникло — разумеется, «Трейлер»! Но с рессорной подвеской. На прежнем стояла короткоходная резиномжгутовая, она заставляла порожний прицеп так прыгать по дороге, что приходилось сглаживать давление в шинах.

В передней части прицепа предусмотрены домкрат для наклона платформы и лебедка для втачивания тяжелых предметов.

В итоге остановились на варианте для перевозки снегоходов (модель 829450 стоимостью 47 100 рублей, включая тент, каркас и опорное колесо). Он отличается просто гигантской (1500×3500 мм) платформой, а еще возможностью ее наклонять, что облегчает погрузку-разгрузку.

Рама и борта кузова оцинкованные, как и у предыдущего, — значит, будут жить долго и не потребуют подкраски. Колеса прикрыты пластиковыми крыльями, не боящимися коррозии и легких контактов.

На такой тележке мы теперь сможем перевозить больше колес за ходку. Однако груз теперь ограничен не объемом, а массой. Так что при погрузке приходится шевелить мозгами, прикидывая вес.



СВ-ХИМ

— АВТОХИМИЯ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ!



Двигатели современных автомобилей с каждым годом становятся конструктивно сложнее и совершеннее и, как следствие, более требовательными к эксплуатационным жидкостям. Ведь качественные моторные масла и охлаждающие жидкости способны существенно продлить жизнь силового агрегата. Поэтому и требования к ним сегодня предъявляются высокие. Антифриз должен не замерзать при – 40°C и не закипать при температуре менее 100°C, обладать хорошими фрикционными и антикоррозионными свойствами, быть нейтральным к резиновым и пластиковым деталям (а их в моторе немало), а также свести к минимуму последствия гидродинамической кавитации, от которой напрямую зависит продолжительность жизни водяного насоса — одного из основных узлов системы охлаждения.

Все эти параметры (приведены в таблице) выдержаны в линейке охлаждающих жидкостей, являющихся лишь частью широкого ассортимента продукции ООО «ПКО «СВ-Хим» — современного высокотехнологичного предприятия, созданного в 1998 году в г. Дзержинске, Нижегородской области. Автохимия, выпускаемая предприятием, поступает в продажу под торговыми марками UNIX, SibTrol, Визус. Вся продукция компании производится на современном высокотехнологичном оборудовании и соответствует ГОСТу. А качество постоянно контролирует собственная испытательная лаборатория, где скрупулезно проверяются все основные параметры продукции завода. Поэтому каждая канистра с тосолом имеет паспорт соответствия. Причем не последняя роль отведена самой канистре, которая не только солидно выглядит и очень удобна в пользовании, но и практична — она не трескается на морозе, не ломается и выдерживает высокие нагрузки, а также герметична.

Ассортимент предприятия постоянно обновляется. Кроме охлаждающих жидкостей ООО «ПКО «СВ-Хим» производит также автомобильные моторные масла, трансмиссионные, гидравлические, тормозные жидкости (ДОТ-4, ДОТ-3, «Нева») и смазки (литол-24, солидол жировой). Продукция фирмы завоевала хорошую репутацию на рынке благодаря оптимальному сочетанию цены и качества. Компания активно участвует в ежегодных тематических выставках и успешно сотрудничает с партнерами по всей территории России и странам ближнего зарубежья.



ПАСПОРТ №91/13 от 30.08

Жидкость охлаждающая низкотемпературная «ТОСОЛ — А40С» «UNIX»

Показатели	Норма по ГОСТ 28084-89	Фактически
1. Внешний вид	Прозрачная однородная окрашенная жидкость без механических примесей	соответствует
2. Плотность при 20°C, г/см³	1,065-1,085	1,076
3. Температура начала кристаллизации, °C	минус 40	минус 40
4. Фракционные данные: - температура начала перегонки, °C, не ниже - массовая доля жидкости, перегоняемой до достижения температуры 150°C, %, не более	100 50	104 48,7
5.* Коррозионное воздействие на металлы, г/м² сут., не более: - медь - латунь - сталь - чугун - алюминий - припой	0,1 0,1 0,1 0,1 0,1 0,2	0,03 0,03 0,04 0,03 0,05 0,08
6. Вспениваемость: - объем пены, см³ - устойчивость пены, сек., не более	30 3	19,0 1,5
7.* Набухание резины, %, не более	5	3
8. Водородный показатель (pH) при 20°C	7,5-11,0	9,4
9. Щелочность, см³, не менее	10,0	10,4
10. Устойчивость в жесткой воде	не определяется	-

Реклама



⬆ Кожзаменитель по краям подушек и спинок кресел не дышит, летом бока потеют через 15-20 минут.

⬆ Между передними сиденьями – удобные подстаканники.

(такие ставят только на версию «Люкс»). Плавность хода на асфальте очень понравилась. Это заслуга обновленных амортизаторов и увеличенных сайлент-блоков в рычагах передней подвески, они пришли сюда с «Лады 4×4». Но самое приятное – на ходу машина стала много тише, практически исчезли вибрации. Сказался переход на ШРУСы в карданных валах. Раздатка практически не воеет, трансмиссия не лязгает, сцепление мягкое, понятное.

Кондиционер успешно охлаждает салон при 30-градусной жаре, не особо ограничивая тяговые возможности двигателя. Кстати, мотор показался довольно бодрым – то ли мы уже привыкли к его скромным 80 силам в предыдущей машине, то ли сказалась сдержанная манера езды, обязательная при обкатке.

В общем, «Нива» стала более дружелюбной к водителю. Нам нравится!

МАЛЫЙ НАЗАД

Увы, без недочетов, как водится, не обошлось. Красивая потолочная

консоль с персональными лампочками, подсвеченными кнопками и объемным очечником – элемент роскоши, только вот установлена с перекосом. Сборщики поторопились, контролеры пропустили, мастера на предпродажке не обратили внимания... Радует, что пока это единственное замечание к качеству исполнения. Но много вопросов к конструкторам.

Центральным замком можно управлять лишь при выключенном зажигании. А при работающем моторе двери можно только отпереть, причем кнопкой на ключе зажигания. Кто придумал такой уникальный алгоритм?

Стекла передних дверей, поднимаемые электричеством, в конце хода вверх врезаются в уплотнитель, словно гильотины. Если в момент закрывания в проем попадет рука, в лучшем случае останется синяк.

Профиль горловины осложняет заправку: пистолет лучше держать боком, иначе бензин выплескивается, – нам этот дефект известен уже десять лет. Увы, горловина бензобака имеет



⬆ Потолочная консоль была установлена с перекосом.

изгиб, расширить который нет никакой конструктивной возможности, поэтому ее пропускная способность не позволяет заправляться при очень высокой производительности топливораздаточной колонки.

Через 300 км пробега загорелась лампочка *Check engine*. На поведении машины это никак не отразилось, поэтому поехали дальше. Во время передышки решили использовать дедовский метод – сбросили клемму аккумулятора. Помогло, но ненадолго: через пару сотен километров предупреждающий сигнал опять загорелся. Уже в Тольятти диагностический прибор разъяснил проблему: «недостаточна эффективность нейтрализатора». Выключить сигнал не удалось – после стирания ошибки он почти сразу появлялся вновь.

БОРЬБА ЗА КАЧЕСТВО

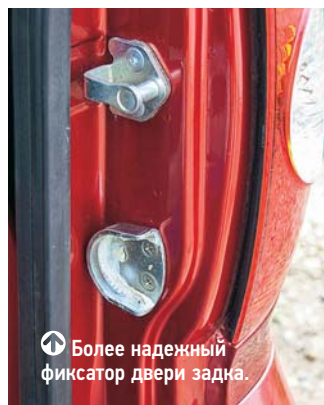
Дилер во время проведения первого ТО наши претензии насчет перекошенного очечника просто проигнорировал, а в качестве решения проблемы светящегося *Check engine* посоветовал сменить заправку. Вот вам и «Шевроле»! Пришлось поступить по-русски – включить административный ресурс.

Обратились в службу качества АВТОВАЗа. После вмешательства директора по качеству Евгения Березина все проблемы исправили. Очечник встал на место как миленький, а сигнал *Check engine* погас после замены каталитического нейтрализатора. Вскрытие показало: скорее жив, чем мертв. Его аккуратно разрезали пополам и направили половинки для анализа в разные места: одну – производителю, вторую – в независимую лабораторию. Результат обещали через несколько месяцев; как получим, сообщим.

Оказывается, подобные проблемы чаще возникают в зимнее время, когда в сильный мороз машину заводят с буксира. В этом случае невоспламенившийся бензин собирается в системе выпуска и при пуске двигателя вспыхивает прямо в каталитическом нейтрализаторе, выводя его из строя.

Вот и все, что случилось с нашей «шнивой» в начале ее, надеемся, долгой службы.

3Р



⬆ Более надежный фиксатор двери задка.



⬆ Чтобы при открывании двери багажника обозначить левый борт автомобиля, мы обклеили торец двери и чехол запяски светоотражающими полосками.

Автомобильная электрика и электроника.

Код 03347 Цена 620р.



Автомобильный справочник «Bosch» 3-е издание

Формат: 180x120, 1280с.
Код 03218 Цена 1410р.



Автомобильные сцепления, трансмиссии, приводы.

Код 03166 Цена 620р.



Диагностика дизельных двигателей.

Код 02942 Цена 670р.



Система впрыска дизельных двигателей.

Код 03105 Цена 610р.

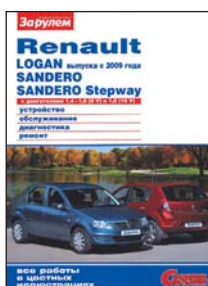


Датчики в автомобиле.

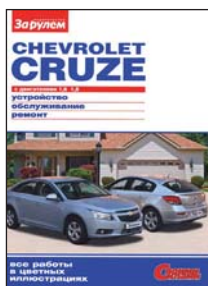
Код 03471 Цена 560р.



НОВИНКИ ИЗДАТЕЛЬСТВА



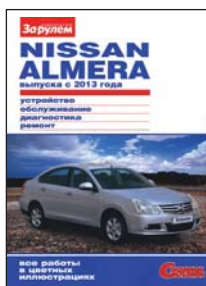
Renault Logan Sandero S Stepway
(с ДВС 1.4, 1.6(8V), 1.6(16V))
Формат: 200x255, 336с.
Код 02944 Цена 770р.



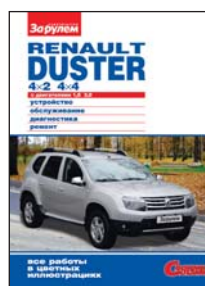
CHEVROLET CRUZE
(с ДВС 1.6, 1.8)
Формат: 200x255, 272с.
Код 03467 Цена 750р.



Lada Granta
(с ДВС 1.6)
Формат: 200x255, 288с.
Код 03130 Цена 610р.



Nissan Almera с 2013г.
(с ДВС 1.6)
Формат: 200x255, 256с.
Код 03423 Цена 770р.



Renault Duster 4x2, 4x4
(с ДВС 1.6, 2.0)
Формат: 200x255, 320с.
Код 03172 Цена 700р.



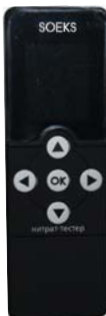
Lada Largus
(с ДВС 1.6 8V(16V))
Формат: 200x255, 288с.
Код 03264 Цена 700р.

Нитрат-тестер «Соэкс»

сохранит Вам здоровье

Предназначен для оценки (экспресс-анализа) содержания **нитратов** в свежих овощах, фруктах и мясе в домашних условиях. Прибор оснащен цветным OLED-дисплеем, позволяющим без напряжения рассмотреть информацию, как в темном помещении, так и при ярком освещении. На экране размещается до 8 текстовых строк. Габаритные размеры ВхШхТ, не более, мм -105x43x18. Масса изделия (без элементов питания), не более, гр -105

Код 02497 Цена 5290р.



Экотестер «Соэкс»

сохранит Вам здоровье

«Экотестер СОЭК» предназначен для экспресс-анализа содержания **нитратов** в свежих овощах и фруктах, а так же для оценки уровня **радиоактивного** фона и обнаружения предметов, продуктов питания, строительных материалов, зараженных радиоактивными элементами. Габаритные размеры ВхШхТ, не более, мм -105x43x18. Масса изделия (без элементов питания), не более, гр -66

Код 02932 Цена 7800р.



АВТОСКАНЕР NEW

ELM327BT2 - новейшая разработка OBDII сканера используемая для диагностики автомобилей при помощи персонального компьютера. Поддерживает все известные протоколы OBD2 и совместим с множеством диагностических программ. Интерфейс связи с персональным компьютером - Bluetooth

Более подробную информацию смотрите на сайте shop.zr.ru

Код 03468 Цена 1550р.



100 Загадок страны ПдЗЭд
Код 03466 Цена 370р.

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ

РУКОВОДСТВО ПО РЕМОНТУ СВОИМИ СИЛАМИ
Переплет: мягкий, полноцвет.

HYUNDAI SOLARIS (с ДВС 1.4, 1.6)	Код 02961 Цена 770р.
KIA CEE'D (с ДВС 1.4, 1.6)	Код 03321 Цена 850р.
BA3 21213/14 (Нива) (с ДВС 1.7i, 1.7)	Код 01999 Цена 530р.
LADA PRIORA (с ДВС 1.6i)	Код 01963 Цена 640р.
Газель (с ДВС 2.3, 2.5, 2.5i, 2.9)	Код 02007 Цена 530р.
UA3 31512/14/19 (с ДВС 2.5, 2.9)	Код 02000 Цена 510р.
KIA RIO с 2011г. (с ДВС 1.4, 1.6)	Код 02971 Цена 850р.
CHEVROLET NIVA (с ДВС 1.7i)	Код 01944 Цена 870р.
CHEVROLET LANOS (с ДВС 1.5i)	Код 01945 Цена 870р.
CHEVROLET LACETTI (с ДВС 1.4, 1.6, 1.8)	Код 02609 Цена 870р.
DAEWOO MATIZ (с ДВС 0.8i, 1.0i)	Код 01946 Цена 870р.
HYUNDAI GETZ (с ДВС 1.3i)	Код 01953 Цена 870р.
HYUNDAI ACCENT (с ДВС 1.5i)	Код 01952 Цена 870р.
VW POLO с 2010г. седан (с ДВС 1.6)	Код 03026 Цена 850р.



Очки способствуют защите зрительного органа от переутомления, уменьшают ослепление от света встречных фар, снижают рассеяние, повышают контрастность изображения и улучшают цветопередачу.

Очки релаксационные «Водительские»
Код 01480 Цена 900р.



Очки водительские «Антифары»
Код 01481 Цена 700р.

СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: +7 (495) 223-23-95 (круглосуточно), +7 (495) 775-85-48
- по электронной почте: katalog@tdzr.ru
- по почте: 105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем» (указывайте номер мобильного телефона, для отслеживания отправления)
- в интернете по адресу: <http://shop.zr.ru>
- по SMS: отправьте на номер 2425 текст **ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.** Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru. Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).

Принимаем интернет-денеги: QIWI, Яндекс.Деньги

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиаперевозки и курьерской доставки по Москве (от 200р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону +7 (495) 775-85-48; по электронной почте katalog@tdzr.ru

Вся продукция сертифицирована

* Количество товара ограничено.

ООО «ТД «За рулем» 105082, Москва, Бакунинская 72, ОГРН 1047796987822

реклама

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ НА [HTTP://SHOP.ZR.RU](http://shop.zr.ru)



MAZDA BT-50

- Изготовитель – «Мазда групп», Таиланд
- Год выпуска – 2008-й
- В эксплуатации «За рулем» – с сентября 2008 года
- Пробег на момент отчета – 140 000 км

Публикации 3Р –

2009, № 1, 4;

2010, № 5;

2011, № 6; 2012, № 5

ОТДЫХ ЗАСЛУЖЕН

Денис Панов

Как только одометр BT-50 перемкнул сотысячную отметку, плановые ТО для замены масла мы стали проводить каждые 7500 км вместо рекомендованных 5000 км. Кроме того, обслуживание полностью перенесли в свой технический центр и вскоре убедились: так не только дешевле, но и быстрее. Пикап по-прежнему готов выполнять любые задания в любую погоду. Впрочем, зиму «Мазда» недолюбливает. Стоит температуре понизиться до –18°,

и мотор нередко не желает пускаться; приходится применять дедовский метод – обливать горячей водой топливный фильтр. Мотор очень чувствителен к качеству топлива! Замерзают концевики в дверях, включающие салонный свет; однажды треснула хрупкая крышка бачка омывателя.

Впрочем, серьезные поломки выпали и на другие сезоны. Летом на бездорожье сломался наружный ШРУС переднего правого колеса. Как оказалось, отдельно такой шарнир

не продается. Пришлось раскошелиться на комплект, в который входит также внутренний ШРУС и полуось. Заодно поставили новую нижнюю шаровую опору: ее износ был минимален, но решили подстраховаться.

На 110-й тысяче появился назойливый свист со стороны насоса рулевого механизма. Ремонт неизбежен, однако заменой масла в гидроусилителе отсрочили его замену.

Самый неприятный сюрприз машина преподнесла на ровном месте. Ехал по городу без нагрузки, как вдруг начала с трудом включаться вторая передача. Спустя несколько дней вторую стало невозможно вживить вовсе. Предвидя серьезные проблемы, на сей раз обратились в официальный сервис.

Диагностика выявила разрушение наконечника вала включения передач и тяги КП. Попутно сервисмены локализовали источник шума, которым оказался выжимной подшипник; его тоже приговорили к замене. Так мы остались без машины на томительные десять дней. Для меня эта

Расходы на эксплуатацию Mazda BT-50 (0–140 000 км), руб.

Расходы на содержание: 0–100 000 км	388 982
Из них на ДТ (средний расход 9,4 л/100 км)	205 490
Расходы на содержание: 100 000–140 000 км	159 077
ТО каждые 7500 км	21 840
Ремонт коробки, замена выжимного подшипника	35 458
Замена ГРМ, запчасти	21 682
Приводной вал правый в сборе	13 900
Передние колодки	1822
Приводные ремни генератора, кондиционера	2631
Ограничители хода поворотного кулака, 2 шт.	80
Масло гидроусилителя руля, 2 л	480
Шаровая опора	1500
ДТ (средний расход 9,6 л/100 км)	59 684
Общие расходы	548 059
Из них на ДТ (средний расход 9,6 л/100 км)	265 174
Стоимость 1 км пробега	3,91

неисправность стала полной неожиданностью: всегда верил в надежность механических коробок и не думал, что после относительно небольшого для трансмиссии пробега случится поломка. Тем более что коробка адресована модели, созданной для эксплуатации в тяжелых режимах.

Некоторое утешение – чрезвычайно выносливая подвеска, не потребовавшая ни единого серьезного вмешательства и по сей день (на всякий пожарный поменяли шаровую – это не в счет). Потратились лишь на ограничители хода поворотных кулаков: пластиковые шайбы по 40 (!) руб. за штуку изнашивались и при вывернутом до упора руле допускали контакт деталей рулевого



⬇ Одна из затратных процедур – замена ремня ГРМ в сборе с роликами.

⬇ Причина разрушения наконечника вала и штифта тяги КП заключается, вероятно, в низкосортном материале.



управления и подвески, пугавший прохожих скрипом.

Есть и конструктивно неисправимые дефекты, с которыми вынуждены мириться: на форумах многие владельцы говорят об уходе пикапа вправо на скоростях свыше 70 км/ч. Наш экземпляр не исключение. Сервисы предлагают единственный рецепт: поиграть углами установки колес, – но регулировка схода-развала не компенсирует полностью этот недочет.

Несмотря на хорошую физическую форму, пришло время отпустить «Мазду» на заслуженный отдых. Ведь главная техника журнала не имеет права на простой по болезни, а старческие хвори у BT-50 уже не за горами. **BP**



⬇ Довольно часто мы использовали BT-50 как съемочную площадку.

НОВИНКА

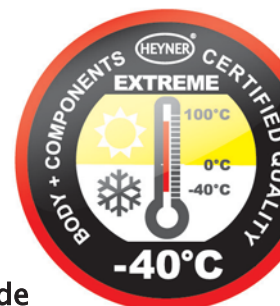
HEYNER®
Germany

AkkuEnergy
PRO
SERIES



Всегда готовы к старту

HEYNER®
Premium серия
АККУ-ЭНЕРГИЯ
в продаже
у ведущих
предприятий
и в специали-
зированных
магазинах!
www.alcamobil.de



PREMIUM QUALITÄT
FÜR AUTOMOBILE

ВЕЛИЧИНА ПОСТОЯННАЯ

Чтобы пробудить во вполне взрослом человеке мальчишку, ничего лучше автомобиля, наверное, не придумать, сделал вывод **Сергей Канунников**, поездив на «Линкольне» 1972 года. Фото **Константина Якубова**.



Можно сколько угодно иронизировать над престарелым генсеком Брежневым, радовавшимся, как школьник, когда в 1973-м президент США Никсон подарил ему почти такой же, но темно-синий «Линкольн-Континенталь Марк IV». Если любишь автомобили, очень трудно сдержать ребяческий восторг, сравнимый с тем, что ощущал при виде ярких коробок у новогодней елки.

Не знаю, задумывался ли об этом Леонид Ильич. Но у простых советских

людей уж точно с трудом укладывалось в голову, что автомобиль, сравнимый лишь с правительственным ЗИЛом, недостижимым для них, словно алмазные подвески королевы, там, за океаном, мог купить любой, кто имел в 1972-м – в год рождения этой модели – 8600 долларов.

РАВНЫЙ СРЕДИ ПЕРВЫХ

Конечно, машина стоила дорого. Этой суммы в 1972-м хватило бы на демократичный «Шевроле-Вега» (2060 долларов) и – в придачу

к нему – культовый «Шевроле-Корвет Стингрей», стоивший в базе 5246 баксов. В Европе цена двухдверного «Линкольна» и вовсе была баснословной. В Западной Германии за него просили почти 41 000 марок. Самый дешевый «Фольксваген» стоил чуть больше 5000, а солидный и престижный «Мерседес-Бенц 280 SE» – 21 500 марок.

Но ведь «Линкольн» – один из флагманов американского автопрома, символ его могущества. Конкуренты – «Кадиллак» от «Дженерал



На правах рекламы

моторс» и «Империл» концерна «Крайслер». Последний, к слову, не смог завоевать такой любви потребителей, как автомобили двух других концернов «большой тройки». На «Линкольне» (конечно, особом, президентском) в начале 1970-х ездил Ричард Никсон. Говорят, генсек Брежнев был потрясен американским автомобилем, когда президент США в 1972-м посетил Москву, – после чего и получил от него в подарок двухдверный «Континенталь».

В СССР марку «Линкольн», кстати, знали еще с 1920-х, когда машины с гончей на решетке радиатора возили начальников и интуристов. В 1972-м собаки на передке машин давно уже не было, но Авраам Линкольн, думаю, был бы доволен таким авто своего имени. Как и основатель компании Генри Лиланд. Кстати, он ведь основал и фирму «Кадиллак», но, не поладив с акционерами, в 1920-х решил начать всё сначала, создав бывшей собственной компании достойного конкурента.



Немецкое качество для России

Щётка для зимы

Нет замораживания сочленений благодаря водонепроницаемому чехлу.

Специальная резина для зимних температур.

Отличная видимость в любое время года, особенно зимой.



НОВИНКА

Сейчас также подходит и для новых моделей
Ford, Volkswagen, Mercedes, Opel, Volvo, Renault и т.д. с **alca** специальными адаптерами.

Весь ассортимент наших щёток Вы найдёте здесь
www.heynermobil.de



➤ Кресла способны украсить гостиную благородного и зажиточного семейства.



➤ Рычаг переключения передач, конечно, под рулем. Кольцо включения звукового сигнала – по всей внутренней окружности баранки.



➤ Слева вместо тахометра – часы, на движение стрелок которых владелец, вероятно, смотрел спокойно, без нервозности.



➤ Слово «стерео» в те годы вызывало неподдельное уважение, теперь кажущееся наивным.



Фирма, правда, вскоре вошла в концерн «Форд», но от идеи Лиланда не отказались. Именно в «линкольны» инженеры и стилисты вкладывали все лучшее, что было в американском автопроме.

АНАТОМИЯ АБСОЛЮТИЗМА

Низкий бас огромной 7,5-литровой «восьмерки» радует слух при пуске и ускорении на шоссе. Не думаю, что в начале 1970-х «Линкольн» доводили специалисты по звуку выхлопа, но рык именно такой, какой нужно: подчеркивает породу и не досажает на холостых и при равномерном движении. Этот «Континенталь», кстати, в отличном состоянии: нынешний хозяин – всего второй, автомобиль достался ему через четыре десятилетия после рождения.

Согласно паспорту, скорость «Марка IV» достигает 196 км/ч, а 60 миль (96 км/ч) он набирает за 17,6 с. Все это нынче вызывает иронию, как и 212 л.с. (по SAE), снятые с семи-то с половиной литров. Попытка резко ускориться на шоссе вызывает протест не только у неторопливого, как океанский лайнер, мотора, но и у трехступенчатого автомата, который мило-стиво подтыкает пониженную, лишь вдоволь наслушавшись рева возмущенной «восьмерки».

Но гонять на такой машине просто неприлично. Не для того предназначены мягкие подвески и невесомый руль, которым, аккуратно нащупывая траекторию, направляешь в поворот золотую рояльную крышку капота, увенчанную фирменной четырехугольной звездочкой (мы не хуже всяких

«мерседесов» и даже «роллс-ройсов»!). На таком автомобиле пристало ездить тому, чья жизнь сложилась, кто никуда не торопится, но кому отнюдь не всё равно, на чем кататься. Двухдверный «Линкольн» – радость солидного, но еще энергичного плейбоя. Для него-то в машину и вложили всё самое лучшее, что было тогда в США. А «лучше» по-американски значит «больше».

По сути, конструкция таких машин сложилась еще в 1940-х, а дальше достижения капиталистической индустрии доводили до абсолюта. Двухдверный шикарный кузов длиной 5800 (!) мм посажен на мощную раму. Никаких хитрых подвесок – спереди треугольные рычаги и пружины, сзади длинные мягкие рессоры. Усилия на руле – помилуйте, о чем вы?!



⌚ Задний диван в двухдверном автомобиле предназначен не для главного его обитателя – водителя. Но пассажиры в обиде не останутся.



Тормоза спереди дисковые (и на том спасибо!), сзади барабанные. В общем, никакого модернизма и футуризма.

Огромные, мягкие кожаные диваны, электростеклоподъемники, двери такого размера, что, кажется, из каждой получится по «Оке», – без рамок. Фары – последний писк тогдашней моды – с крышками: открываясь-закрываясь, они издают забавный металлический звук. Это немного шокирует изнеженный электронными прибабасами слух, зато каждому понятно: в этой машине всё из натуральных материалов.

А во главе всего гигантский V8 с четырехкамерным карбюратором, способным отправлять в коллектор смесь с производительностью пожарного гидранта. Думаю, что заявленных 24 л/100 км можно достичь разве



На правах рекламы

⌚ Электропакет начала 1970-х.

⌚ Климатик «Линкольна» – последнее достижение подобной техники того времени.



⌚ Огромная дверь без стойки потребовала помудрить над расположением ремней безопасности.



⌚ Даже педали – своеобразное произведение автомобильного искусства.

на ровном хайвее, строго соблюдая скоростной режим. В нынешней Москве показатель можно смело увеличить раза в полтора.

MACHINE HEAD

Знаменитый диск группы *Deep Purple* с композицией *Highway Star*, которая очень подходит этому «Континенталю» (ну кто еще звезда автострады, если не он?), как и «Марк IV», вышел в 1972-м. Тот год вообще был богат на творения, оставившие след в истории. На *Machine Head* («пёрплов») команда *Uriah Heep* ответила не менее знаменитым *Demons and Wizards*. В США в тот год вышли фильмы «Крестный отец» Копполы и «Искупление» Хичкока. У нас – «Солярис» Тарковского и «Укрошение огня» Храбровицкого. Очень неплохая



Germany

НОВИНКА

EXCLUSIVE

**Высокая
долговечность**

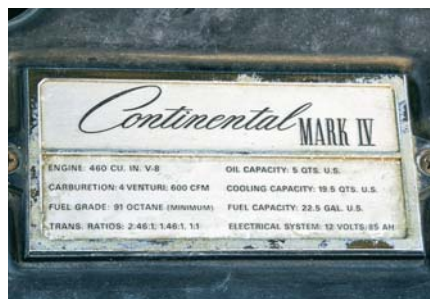


**благодаря
NANO-
графитовому
напылению.**



**Немецкое качество
для России**

www.heynermobil.de



⚙ Трудно не проникнуться трепетным уважением к 7,5-литровому монстру.

компания для «Линкольна-Континенталь Марк IV», не правда ли?

Ведь эту музыку слушают, а фильмы смотрят даже теперь, когда новое часто воспринимают как синоним лучшего. Вот и этот «Линкольн» останется памятником американскому автопрому, который в те годы еще не потерял своей самобытности в угоду «исторической необходимости». И особенно здорово, что памятник-то – самоходный!

ЭР

Редакция благодарит компанию Route 66 и Андрея Визгалина за предоставленный автомобиль и генерального директора Imperial Park Hotel & SPA Д. Реммера за помощь в организации съемки.

И ЗОЛОТО «ФОРДА»



«Линкольн-Континенталь Марк IV» двухдверный (по американской терминологии, таун-купе) выпускали с 1972 года. **Мотор V8 объемом 7,5 л развигвал 212 л.с. (по SAE) при 3800 об/мин.**

Коробка передач – автоматическая трехступенчатая. В 1972-м машина стоила 8640 долларов, к 1976-му цена выросла до 11 060 долларов. В 1977-м пришла модель следующего поколения. Всего построили 278 599 «линкольников» с римской четверкой.



ИЗДАТЕЛЬСТВО
За рулем

представляет



**Является ли водителем тот,
кто гонит по шоссе стадо коров?**

**Можете ли вы с ходу перечислить четыре цвета
сигналов светофора? Именно четыре, а не три...**

Существует ли дорожный знак, посвященный ветру?

Удивительно, но огромное число тех, кто сегодня садится за руль, никогда не пытались изучать Правила Дорожного Движения (или сокращенно – ПЭДЭДЭ). Дескать – некогда, да и незачем. Таких на дорогах видно за версту: один бросает свою машину прямо на трамвайных путях, второй едет непристегнутым, у третьего не горят фары... При этом все они искренно не понимают, в чем их вина? Мол, моя машина: что хочу, то и делаю...

Новая книга издательства «За рулем» продолжает фирменную серию изданий, предназначенных, в первую очередь, подрастающему поколению. Однако читать ее можно в любом возрасте. При этом она не скучная и не занудная. Прочитав ее, бывалый водитель поймет, что многое подзабыл, а о чем-то, возможно, никогда и не задумывался! Новичок же фактически выучит новый язык, а законы Страны ПЭДЭДЭ отныне будут казаться ему ясными и понятными.

Совершите путешествие в страну ПЭДЭДЭ!

Кстати, основной закон этой страны – Безопасность ее обитателей!

Счастливого пути!

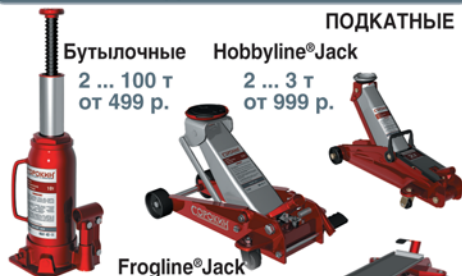
shop.zr.ru

ДОМКРАТЫ

ПОДКАТНЫЕ

Бутылочные Hobbyline®Jack
2 ... 100 т
от 499 р.

2 ... 3 т
от 999 р.



Frogline®Jack
1,5 ... 3,2 т
от 4 499 р.

Crocoline®Jack
2 ... 20 т
от 12 999 р.



Пневматические
2 ... 80 т
от 2 999 р.

Надувные
3 ... 4 т
от 2 999 р.

Реечные HighJack
3 т
от 1 999 р.

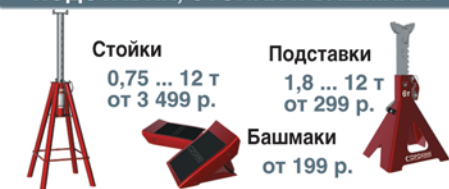


ПОДСТАВКИ, СТОЙКИ и БАШМАКИ

Стойки
0,75 ... 12 т
от 3 499 р.

Подставки
1,8 ... 12 т
от 299 р.

Башмаки
от 199 р.



МОТОПОДЪЕМНИКИ

Платформенные
0,35 ... 0,7 т
от 15 999 р.

Гидравлический
0,7 т
6 999 р.



Механические
0,25 т
3 999 р.

Подставки
0,3 ... 0,7 т
от 2 999 р.

Подкаты
0,3 ... 0,4 т
от 1 799 р.



АВТОПОДЪЕМНИКИ

1,5 ... 4 т
от 34 999 р.



ПОКРАСОЧНО-СУШИЛЬНЫЕ КАМЕРЫ

от 419 999 р.



Зона подготовки 249 999 р.

ПРЕССЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

ТРУБОГИБЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

4 ... 150 т
от 6 999 р.

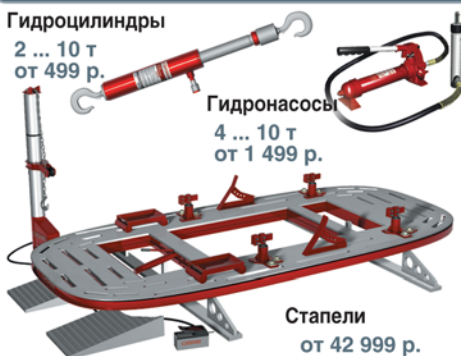
10 ... 20 т
от 7 999 р.



РИХТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Гидроцилиндры
2 ... 10 т
от 499 р.

Гидронасосы
4 ... 10 т
от 1 499 р.



Стяпели
от 42 999 р.

ШИНОМОНТАЖНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Балансировочные
стенды

10 ... 47" от 32 999 р.

Шиномонтажные
стенды

10 ... 26" от 32 999 р.



Вулканизаторы
от 6 499 р.



Стенды для
правки дисков
10 ... 24" от 72 999 р.

Борторасширители
от 2 499 р.



Ванны
для проверки
камер и шин
от 4 499 р.



Генераторы
азота
50 ... 80 л/мин
от 44 999 р.



КОМПРЕССОРЫ

Поршневые 240 ... 1760 л/мин
24 ... 500 л

Автомобильные 12 В

160 ... 400 Вт
от 999 р.



ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Установки для заправки
кондиционеров
от 79 999 р.

Установки
для очистки
форсунок
от 32 999 р.



Стенды для
сход-развала
от 249 999 р.



Установка для
регулировки
света фар
29 999 р.



Компрессометры
от 999 р.



Набор для
опрессовки
системы
охлаждения
5 999 р.



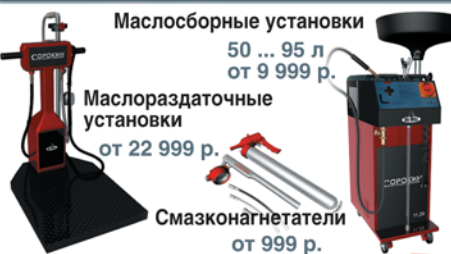
Тестер давления масла 699 р.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ЗАМЕНЫ МАСЛА

Маслосборные установки
50 ... 95 л
от 9 999 р.

Маслораздаточные
установки
от 22 999 р.

Смазконагнетатели
от 999 р.



Поддоны для масла

5 ... 80 л
от 299 р.

Канистры
5 ... 25 л
от 499 р.



ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОЧИСТКИ

Пескоструйные
аппараты,
камеры
от 2 499 р.



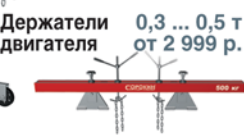
Ультразвуковые
ванны
2 ... 84 л
от 8 999 р.



КРАНЫ ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ

0,5 ... 3 т
от 3 999 р.

Траверы
к кранам
0,5 ... 0,75 т
от 999 р.



Держатели
двигателя
0,3 ... 0,5 т
от 2 999 р.

СТЕНДЫ для ДВИГАТЕЛЯ

Кантователи
двигателя
0,3 ... 1 т
от 3 999 р.



Стенд для КПП
8 999 р.



ЛЕБЕДКИ

Автомобильные
0,7 ... 7 т
от 2 999 р.



Рычажные
1 ... 3 т
от 1 299 р.

Барabanные
0,35 ... 1,3 т
от 1 299 р.

СЭНД-ТРАКИ, ЦЕПИ НА КОЛЕСА



от 999 р.

от 3 999 р.

ТРАПЫ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ

Площадка с трапом
для перевозки
мотоциклов
на фаркопе



от 1 999 р.

ТАЛИ И ЭЛЕКТРОТЕЛЬФЕРЫ



Цепные
0,5 ... 20 т
от 2 999 р.

Рычажные
0,25 ... 9 т
от 2 999 р.

0,1 ... 1 т
от 4 999 р.

ТЕЛЕГИ



Для транспортировки
автомобиля (2 шт.)
5 999 р.

Инструментальные
от 3 999 р.

Для перевозки колес
от 4 499 р.

СЪЕМНИКИ ПРУЖИН



1 ... 2 т
от 999 р.

СТОЙКИ ТРАНСМИССИОННЫЕ



0,5 т
от 4 999 р.

МОЕЧНО-УБОРОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



Пылесосы
37 ... 114 л
от 9 999 р.

Мойки
высокого
давления
9 ... 190 бар
от 1 999 р.

899 р.

ПУСКОЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА



Зарядные
2 ... 15 А
от 999 р.

Автономные
пусковые
от 4 999 р.

Пускозарядные
от 4 999 р.

СВАРОЧНЫЕ АППАРАТЫ



Полуавтоматические
от 3 999 р.

ММА сварка
от 3 499 р.

Инверторы
от 4 999 р.

Точечной
сварки
45 999 р.

ЛЕЖАКИ И СИДЕНЬЯ



от 1 499 р.

от 999 р.

МЕБЕЛЬ



Верстаки
от 9 999 р.

Стол
от 9 499 р.



Стеллажи



Шкафы
от 5 999 р.

одежные

инструментальные

СТАНКИ



Сверлильные
5 ... 16 скоростей
от 4 799 р.

Точильные
75 ... 300 мм
от 1 499 р.

Тиски слесарные
от 999 р.

ЭЛЕКТРОИНСТРУМЕНТ



Углошлифовальные машины
от 1 199 р.

Перфораторы
от 2 999 р.

Дрели-шуруповёрты
от 1 099 р.

ПНЕВМОИНСТРУМЕНТ



Дрели
от 1 499 р.

Гайковерты
от 2 499 р.

Углошлифовальные машины от 1 499 р.

РУЧНОЙ ИНСТРУМЕНТ В АССОРТИМЕНТЕ



www.sorokin.ru



ФИРМЕННЫЕ МАГАЗИНЫ В МОСКВЕ

(495) 363-91-00

- ул. Ивана Сусанина, д. 2а, стр. 7
- ул. Молодоговардейская, д. 58
- МКАД 18 км (внешняя сторона), ТЦ «Спорт Экстрим», 0 этаж

РЕГИОНАЛЬНАЯ СЕТЬ

- Екатеринбург
- Ижевск
- Иркутск
- Казань
- Кемерово
- Краснодар
- Красноярск
- Минск
- Мурманск
- Нижний Новгород
- Новосибирск
- Омск
- Оренбург
- Петропавловск-Камчатский
- Ростов-на-Дону
- Самара
- Санкт-Петербург
- Тюмень
- Ульяновск
- Уфа
- Хабаровск
- Челябинск

8-800-333-40-40
бесплатный звонок на территории России

Многоуважаемые знатоки Автомобиля! Обращаемся к вам с простой, но важной для вас просьбой. Присылая советы, не забывайте сообщать свой обычный, почтовый адрес с шестизначным индексом, фамилию, имя и отчество (полностью) и телефонный номер для связи. Это существенно упростит и ускорит как отpravку вам заслуженных призов, так и решение других возможных проблем.

Отдел рынка и эксплуатации автомобилей «За рулем»

С ДРУГОГО КОНЦА

О. ШИРЯЕВ, Казань

У «Фольксвагена», выпущенного в 2000 году, потребовалось заменить масло в коробке передач. Для этого приходится отвертывать пробку с шестигранником на 17 мм. Соответствующего ключа-стержня под рукой не оказалось, но эту роль успешно сыграл родной колесный болт. Его шестигранник – под ключ такого же размера, а длина вполне достаточна для выполнения операции. Если вставить этот болт головкой в отверстие

пробки картера, значительная его часть выступает наружу, позволяя надеть «низкий» ключ на 17 мм. Пробка легко отвернется.

От отдела рынка и эксплуатации ЗР. Этот совет универсален – ведь шестигранная головка всякого болта может сыграть роль ключа. Иногда поступали так: накрутив на резьбу болта две гайки и законтрив одну другой, опять-таки получали нужный ключ. Следует лишь помнить, что металл обыкновенных крепежных болтов и гаек, как правило, «сырой», мягкий. Больших усилий такие приспособления не выдерживают.

Приз автору совета – комплект сервисных жидкостей CoolStream: очиститель системы охлаждения, антифриз Premium 40, низкотемпературная (–25 °C) стеклоомывающая жидкость.



САМОРЕЗ-ПРОВОДНИК

П. АРБУЗОВ, Московская область



На восьмиклапанном «Лансере» от разъема датчика положения коленвала оторвался провод. Под корень! Обычному ремонту такой разъем не поддается, в нем все «залито» резиной. Но не менять же из-за этого пустяка ДПКВ! Наш опыт показал, что в этой ситуации сколько-нибудь сложного ремонта (с применением пайки провода и т. п.) такой разъем вовсе не требует. Подобрал небольшой винт-саморез с плоской головкой, ввертываем его в то место разъема, где виден кончик обломанного провода, затем наматываем на него зачищенный конец оторвавшегося провода – и затягиваем винт. Вот и весь ремонт! Я после такого езжу уже не первый год, датчик свои функции исполняет исправно.

Приз автору совета – набор автохимии компании «ХАДО».



ПРЕДНАТЯГ

Р. ЗАКИРЬЯНОВ, Нефтекамск

Хочу продолжить неисчерпаемую тему: «Ремень ГРМ». На мой взгляд, причина ускоренного его износа на двигателях ВАЗ часто кроется в неверных действиях либо владельца машины, либо мастера сервиса. Поставив новый ремень или ролик, человек обычно не учитывает, что гайка крепления эксцентрика полностью ослаблена. Если в этом ее состоянии просто поворачивать эксцентрик, натягивая ремень, на детали начинает действовать усилие, достаточное для перегиба их осей. И если начать затягивать гайку, то появившееся между деталями трение надежно фиксирует перегиб! Последствия хорошо известны.

Я действую иначе. Поставив новый ремень или ролик, сначала подтягиваю гайку крепления эксцентрика – настолько, что он поворачивается туго, но еще

поддается регулировочному ключу. В этом случае ролик, еще не нагруженный усилием ремня, занимает правильное положение: он не перекошен. Вот теперь можно подтягивать ремень, не рискуя получить перекокс. Гайку же я окончательно затягиваю лишь в завершение операции. Не раз этот метод проверял. И немало «крутых сервисменов» уже признали мою технологию.

Приз автору совета – набор автокосметики Turtle Wax компании «Феникс Юнайтд».



ПО ОБХОДНОЙ ТЕХНОЛОГИИ

Д. ТИТАРЕНКО, Московская область

Когда на выдавшей виды «Фелиции» 1995 года выпуска обнаружили сильную утечку охлаждающей жидкости, оказалось, что нижний – стальной! – патрубок радиатора протерся насквозь. Запаять эту дыру на месте, не снимая радиатор, по нашему разумению, весьма непросто, да и времени потребовалось бы немало. Поразмыслив, нашли более подходящее решение: поверх места повреждения надели на патрубок отрезок резинового шланга внутренним диаметром около 29 мм – да и затянули винтовыми

хомутами. Утечка жидкости совершенно прекратилась, и с тех пор система охлаждения работает штатно.

Приз автору совета – набор автокосметики компании «Сапфир».



ЗАЩИТНЫЙ КРУГ

**В. ЖАВОРОНКОВ,
Москва**

Если требуется просверлить отверстие в кузовной детали или какой-либо панели салона, уделите пару минут подготовке этой процедуры. Дело в том, что сверло, пройдя толщину панели, может неожиданно для вас (зачастую – с немалой силой!) втянуться вглубь... и тогда три кулачка, выступающие из вращающегося патрона дрели, запросто ударятся в деталь и поцарапают ее поверхность вокруг отверстия. Подобный конфуз не красит мастера-исполнителя. Но если заранее надеть на сверло войлочную шайбу толщиной миллиметров пять, неприятность будет исключена. А если важна еще и глубина сверления, не забудьте надеть на сверло (между войлочной шайбой и патроном) ограничитель – металлический, пластмассовый и т. п.

От отдела рынка и эксплуатации ЗР. Совет хорош уже тем, что вырабатывает у самодеятельщика добрую привычку сначала думать о последствиях любой своей идеи, а потом уже что-то сверлить или резать.

Приз автору совета – набор для автомобилиста компании «Тосол-Синтез».

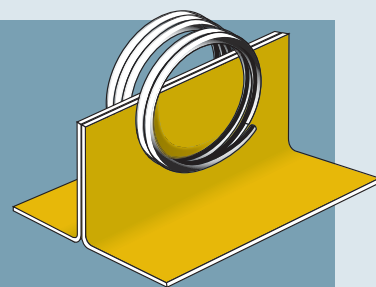


СКРЕПКА-ПРУЖИНА

Е. ПИСАРЕНКО, Москва

При обслуживании или мелком ремонте приходится воевать с различными посторонними шумами – скрипами, потрескиванием, дребезжанием. Нередко выручают подручные средства. Порой достаточно лишь плотно соединить панели, – в этом легко убедиться, нажав на «шумную» рукой. Но как добиться нужной плотности соединения? Сверлить в деталях отверстия, ставить винты и т. д. часто нежелательно. Дополнительные крепления как минимум затруднят обслуживание машины в сервисе. Мало того, такие нововведения часто отпугивают потенциальных покупателей машины: уж не битая ли? Выручит следующий прием. Две панели соединяем коротким отрезком сильной пружины, работающей на растяжение (в исходном состоянии ее витки сжаты). Разрезав такую пружину на части, получите своеобразные «скрепки», которыми довольно плотно свяжете панели, просто вдавливая их кромки между витками пружины.

Приз автору совета – канистра масла ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants.



На правах рекламы

ОСВЕЖАЕТ ВОЗДУХ И НАСТРОЕНИЕ. ИДЕАЛЬНЫЙ МИКС!



Mixed Naturals

ОРИГИНАЛЬНЫЕ АРОМАТИЗАТОРЫ
Поставщик ООО ТД «За рулем»

покупайте выгодно
в сети

Ашан

The Tree design, CAR-FRESHNER and LITTLE TREES are trademarks. © 2012 by Julius Sämann Ltd.

УГОЛ ПАДЕНИЯ



За ответ на задачу № 66 «Письмо в редакцию» (ЗР, 2013, № 7)

Юрий Михайлов из Московской области получает видеорегистратор MDR-630 фирмы Mystery Electronics.

Напомним, о чем говорилось в письме читателя: «Я за рулем новичок. И вот столкнулся с загадкой. Вечером паркую машину на проезжей части улицы параллельно бордюру, а наутро вижу, что борт, обращенный к дороге, чист, а противоположный будто окатили водой из лужи. Отловить хулиганов пока не удалось. Что посоветуете?»

Поскольку для ответа на эту задачу никакого образования не требуется, верных решений едва ли не сто процентов. В городах коммунальщики следят за чистотой улиц. Когда поливомоечная машина делает свое дело, струи воды бьют по касательной к поверхности проезжей части, сбивают с нее грязь – и, пройдя под днищем припаркованного авто, могут достать до бордюрного камня. Дальнейшее зависит от дислокации объекта. Когда его порог нависает над бордюром, то борт практически не забрызгивается, вода и грязь, отразившиеся от препятствия, попадают лишь на днище машины. Если же припарковаться дальше от бордюра, то грязь, отраженная вверх, запросто обрызгает борт. Поэтому многие предлагают парковать машину с частичным заездом на тротуар – если, конечно, это не запрещено дорожными знаками. Казалось бы, ответ на задачу достаточно ясен. Но...

Авторы некоторых ответов будто и не слышали об особенностях городской жизни. Некоторые приняли за чистую монету слова о хулиганах – и подсказывают жалобщнику, как надо действовать. Так, некий гражданин, посидев в засаде пару ночей, поймал-таки злодея – жильца своего же подъезда, который считал, что его место

☞ Когда порог нависает над бордюром, борт, обращенный к тротуару, остается чистым.



? ЗАДАЧА № 69 НЕ В НОГУ

«Хотя смысл большинства споров – улучшить циркуляцию воздушных масс, Юркин вопрос зацепил нас крепко: почему шашечки протектора по окружности шины нарезаны неравномерно? Я было не поверил – даже вышел к машине посмотреть. А ведь Юрка оказался прав! Одни шашки больше размерами, другие меньше – и никакой системы, будто с похмелья размечали. Только наш прораб блеснул знаниями: это, мол, улучшает сцепление резины с покрытием. Но при чем тут сцепление, я не понял. Кто объяснит?»

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 ноября 2013 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

во дворе занято «незаконно», вот и пачкал исподтишка чужую машину.

Были и другие версии: «Представим, что после дождя на дороге образовалась глубокая лужа. Если по ней движется поток транспорта, то припаркованная машина будет чумазой со всех сторон. Но, пока лужа не вычерпана до дна, чище будет сторона, обращенная к дороге, ведь ее непрерывно поливают! А на другом борту грязь скапливается...» Мы не стали глубоко изучать эту теорию, так как для работы над диссертацией тут маловато вводных.

☞ Того, кто припарковал автомобиль вот так, мойщик улицы может и «наказать».



Есть и другие идеи: «Машина под утро запотевает от разницы температур. Сторона, обращенная к дороге, обдувается проезжающим мимо транспортом и остается сухой, а роса на противоположной долго собирает пыль...»

Но гораздо романтичнее другая версия: «Если сторона машины, обращенная к дороге, смотрит на восток, то после восхода солнца выпавшая роса быстро высыхает. А мокрая западная долго собирает пыль от проезжающих машин». Но в условии ориентация машины по сторонам света не оговорена. Ничего не сказано также насчет пасмурной погоды, тени зданий и т. п. Значит, не стоило придумывать такие объяснения.

Мы вновь напоминаем, что для победы в конкурсе мало дать правильный ответ на задачу, тем более настолько простую. Ответов-близнецов типа «виноваты мойщики улиц» – сотни. А в ответе победителя коварство бордюров подтверждает мрачный отсыл к истории. Цитируем: «70 лет назад обер-лейтенант Пауль Зиберт (знаменитый советский разведчик Николай Иванович Кузнецов) пытался гранатой взорвать руководителя управления администрации рейхскомиссариата города Ровно Пауля Даргеля. Но граната попала в бордюр, взорвалась в углу между ним и мостовой... Повезло фашистскому гаду – выжил, хотя и остался без ног. А Кузнецову достался осколок в руку». Заметьте: физика разлета осколков примерно та же, что у грязи под машиной. Вот какие неожиданности случаются из-за бордюров. Осторожней с ними, друзья! **ЗР**

Всем участникам конкурса спасибо!
Юрия Михайлова поздравляем с победой.

☞ По мнению ряда читателей, предложенная задача оптимально решается так...



СТАЛЬ И СТИЛЬ



SMART ACCESS – Управление часами одним поворотом



Устойчивость к вибрациям



Цифровой компас

EQW-A1200DB-1A

- Система SMART ACCESS • Радио-калибровка времени • Подзарядка от световой энергии
- Секундомер • Мировое время • Будильник • Браслет из высокопрочной нержавеющей стали
- Водонепроницаемость до 10 бар

EDIFICE – официальный партнер трехкратного чемпиона Formula 1™ команды Infiniti Red Bull Racing

www.edifice-watches.eu/ru/

EDIFICE
Speed & Intelligence

ШИТО-КРЫТО

Цена элементов интерьера автомобиля заставляет мириться с их преждевременной старостью. Как сэкономить на замене изношенного чехла КП, подскажет **Стас Панин**.

Помимо того что покупать и устанавливать новый чехол у дилера неоправданно дорого, он и служит не особенно долго – материал-то прежний! Неплохой вариант – сделать чехол из хорошей кожи своими силами.

Упражнялись мы на «Форде-Куга» первого поколения. Новый чехол дилер оценивает в 3770 руб., работу по замене – в 1240 руб. Прежде чем разбирать узел, стоит поизучать матчасть на профильных

форумах. Весьма вероятно, что кто-то до вас уже озадачивался таким вопросом. Так сократите время и уберезитесь от поломки мелких деталей. Обычно оригинальный чехол идет в сборе с некоторыми элементами, а в нашем случае требуется полная разборка.

Можно изготовить новую деталь своими силами или обратиться в ателье. Его лучше присмотреть в спальных районах. Нам удалось найти мастера, который обещал изготовить новый чехол за 650 руб.

с учетом материала. Хороший вариант – тюнинг-овое ателье. Цена немного выше (с нас запросили 1000 руб.), зато вам точно не откажут, в отличие от точечного бытового обслуживания. А в центре Москвы объявили 2200 руб. за все про все.

В итоге, воспользовавшись услугами периферийного мастера, удалось сэкономить приличную сумму – 4360 руб. Новый чехол из настоящей кожи прослужит верой и правдой долгое время. **ЗР**



⬆ С трещинами на материале из кожи может столкнуться даже первый владелец.

⬇ Рычаг коробки просто откручивают против часовой стрелки – без сюрпризов.



⬆ Основную рамку чехла удалось извлечь из консоли голыми руками.

⬇ Внешняя рамка очень нежная. Извлекая чехол, будьте осторожны.



⬆ Усики крепления к кронштейну штока отжимают обычной отверткой.

⬇ Верх чехла зажат между пластиковыми деталями.



⬇ Теперь можно прикидывать, шить самим или обратиться в ателье.



⬇ Чехол из ателье внешне повторяет штатный, но дешевле и долговечней.





ОКТАБРЬ

Сравните новую «Тойоту-Королла» с «Рено-Флюэнс» и «Ситроеном-С4 Седан».

Встречайте обновленный седан S60 от «Вольво».

Познакомьтесь со специальным транспортным средством «Тигр».

Выберите зимние шипованные шины размера 205/55R16.

Поучаствуйте в любительском трофи-рейде на «Тойоте-Ленд Крузер Прадо» и «Джипе-Рэнглер Рубикон».

Узнайте, чем чревата езда на автомобиле, в котором вытекли амортизаторы.

Испытайте бюджетные хэтчбеки стоимостью до 500 000 рублей: «Лифан-Смайли», «Чери-Индис», «Шевроле-Спарк», «Ладу-Калина 2» и «Рено-Сандеро».

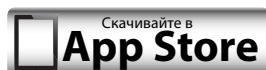
Отправьтесь на Камчатку вместе с «Ленд-Ровером Дискавери».

Пробудите в себе детскую радость от встречи с «Линкольном-Континенталь Марк IV» 1972 года выпуска.

Посчитайте стоимость ксенона у разных производителей.

Полная iPad-версия «За рулем»

	1 выпуск	Подписка			
		3 месяца	6 месяцев	12 месяцев	
Стоимость, руб.	66	169	329	649	



За рулем

iPad-версия



ЖМИ НА ВСЕ

НАШЕМАРОЧКИ И ФОТОЗАРИСОВКИ

Всех, кто заметил и сфотографировал разного рода забавные автомобили, а также нечто любопытное на наших дорогах, приглашаем присылать фото в редакцию. Лучшие, конечно же, будут опубликованы.



☞ МЕЧТЫ МОСКВИЧА?

«Пятачок, я похож на маленькую черную тучку?» – «Не очень». Так и с «хондами», наверное.

СЕРГЕЙ ПОЛЯКОВИЧ, Новороссийск

☞ РОСТОМ ВЫШЕЛ

Ну очень длинную «Газель» увидел я в Тамбовской области, в деревне Алгасово.

АЛЕКСАНДР МАКАРОВ

☞ РАЗМЕЧЕННЫЕ ЯМЫ

На фото – участок улицы Дорожной (!) в Воронеже. Разметку недавно нанесли поверх огромных ям.

П. МАРТЫНЕНКО, Воронеж

☞ ПЛОЩАДКА

ДЛЯ КРЭШ-ТЕСТОВ

Ограничение «40», видимо, для пешеходов.

ПАВЕЛ П., Коломна

☞ О ТУПОСТИ

Беседу с туповатыми проводят на площади у автовокзала: город Темрюк, Краснодарский край.

ЕЛЕНА ФИСЕНКО

☞ ДВУХЭТАЖНАЯ

«ОКА»

В связи с загруженностью центра столицы чиновники приняли решение изменить габариты автобусов: длину и ширину урезать, а высоту поднять. Получилось нечто двухэтажное...

КОНСТАНТИН БУКОВ, Москва

☞ ЗЕЛЕНЕНЬКИЙ

ОН БЫЛ

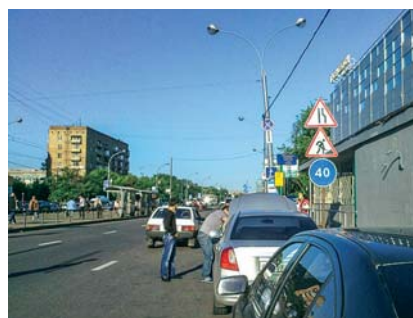
Экологически чистый «запор».

А. АРХИПОВ, Москва

☞ НЕ ТОРМОЗИ

Москва, 3-й Крутицкий переулок. Судя по знаку, дорожные службы запрещают ехать здесь медленно! Или это расчет на то, что каждый едет по понятиям, а не по Правилам?

ЮРИЙ РЕМЕЗОВ



P.S. Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ЗА РУЛЕМ» ПРЕДСТАВЛЯЕТ ВТОРОЙ ВЫПУСК НОВОГО ИЗДАНИЯ «ЗА РУЛЕМ. РЕЙС. ДОСЬЕ» — «САМОСВАЛЫ», ПОДГОТОВЛЕННЫЙ РЕДАКЦИЕЙ ВСЕРОССИЙСКОГО БИЗНЕС-ЖУРНАЛА ПО КОММЕРЧЕСКОМУ ТРАНСПОРТУ «РЕЙС».

Сборник предназначен для руководителей компаний, работающих в дорожном, жилищном, промышленном строительстве и коммунальном хозяйстве.

Он включает в себя:

- анализ тенденций и оценку перспектив развития конструкции самосвалов в связи с переходом на экологический стандарт Евро-4, в ближайшей перспективе на Евро-5;

- статьи по маркам основных производителей, самосвальным надстройкам, сочлененным самосвалам, подвеске для российских дорог, смешению масел, восстановлению шин, работе шин с перегрузкой;

- созданы сводные таблицы прицепов;

- представлены новинки рынка самосвальных полуприцепов и фронтальных погрузчиков.



■ САМОСВАЛЫ



■ ЭКСПЛУАТАЦИЯ



■ ПОГРУЗЧИКИ



■ ПРИЦЕПЫ

ISSN 2227-0590
13001
9 772227 059000

■ ИЗДАТЕЛЬСТВО «ЗА РУЛЕМ» ■ WWW.REISZR.RU

ЗАКАЗАТЬ СБОРНИК «САМОСВАЛЫ»
МОЖНО В ООО «ТОРГОВЫЙ ДОМ «ЗА РУЛЕМ»
ПО ТЕЛ: (499) 261-71-81, 267-30-65
E-MAIL: TATA@TDZR.RU

ФОРУМ «ЗА РУЛЕМ» → ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»

УЧАСТНИКИ НАШЕГО ФОРУМА ОБСУЖДАЮТ СТАТЬИ ЖУРНАЛА, ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПРОСТО АВТОМОБИЛЬНУЮ ЖИЗНЬ. ЗДЕСЬ – САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ И ОСТРОЕ.



Как освободить Москву от автомобильных пробок?

АВТОР: ОЛЕГ СТЕПАНЕНКОВ

Чиновники, которые формально несут ответственность за пробки, сами в них не стоят, а нас, автомобилистов, главных пострадавших от московского транспортного коллапса, еще и называют основной их причиной. Мы попросили своих читателей предложить решение проблемы.

Страница 1 2 3

Сообщений по теме 1197

Ник

Повысить штрафы за переход дороги в неположенном месте до 1000–2000 рублей. Ощутимо будет. Часто пробки из-за этого. Перебегает он где не надо – водила по тормозам... Сзади – бамс, клюнули. Вот тебе и пробка. А сейчас наказание 200 рублей – бегай сколько хочешь. Ужесточить! Редакции «За рулем» – так держать инициативу!

Всеволод Макаров

Возрождать и развивать трамвайные парки. Это экологичный вид транспорта и современная техника. Необходимо разработать специальные маршруты, чтобы исключить пересечения трамваев с общим потоком.

Анатолий Сухов

Обновить генплан города – новый мэр должен пойти на это. Пересмотреть все выданные в настоящий момент разрешения на строительство. И если какие-то объекты посягают на дорожно-транспортную инфраструктуру Москвы – запретить строительство. Иначе столица совсем задохнется от заторов в самые ближайшие годы.

Григорий Стрельников

Ввести для сотрудников московских компаний свободный график работы. Самый высокий уровень загруженности столичных дорог – с 8 до 11 утра и с 6 до 9 вечера. А все остальное время трафик в норме. Магистрали не справляются с такой волнообразной нагрузкой. Единственный выход, на мой взгляд, – распределить рабочий день так, чтобы сотрудники ехали на работу и возвращались домой в разное время. Например, 25% москвичей начинают работу в 9 часов, 25% – в 10, 25% – в 11. Разумеется, просто так ни одна компания на это не пойдет. Я предлагаю ввести систему льгот для руководства и сотрудников компаний, соблюдающих эти требования. И москвичи наконец-то будут освобождены от бесконечных пробок.

Онотоле Всезнайкин

Убрать автомобильную рухлядь с наших дорог. Старье разваливается на ходу – вот и пробки получаются. Вот как бы изымать такие машины на утилизацию? Была же программа! Говорят, помогла обновить автопарк. Почему не продлить?

Павел Карагузов

Упростить оформление ДТП, если нет пострадавших и взаимных претензий участников. Ну сколько об этом уже говорят! Похоже, невыгодно это полицейским (понятно почему – вдруг, если вызовут на ДТП, калым перепадет?), страховым (бояться, что все обманывать сразу начнут и выбивать деньги). Но это разумное решение. Давайте взвесим все за и против да определимся.

Михалыч

Дайте людям нормально жить в регионах, чтобы не ехали в Москву на заработки.

Капкан

Объявить настоящую войну автоподставщикам. Ввести в Уголовный кодекс статью, предусматривающую ответственность за такое деяние. Назначить серьезное наказание. Из-за этих негодяев очень часто возникают пробки на главных улицах столицы.

Ольга Павлова

Строить больше новых станций подземки. Я живу в отдаленном районе, но у нас скоро появится метро. Машину буду использовать только по выходным. Многие мои знакомые наверняка так же поступят. Это самый правильный выход из транспортного коллапса – все в метро!

Григорий Стрельников

Уверен, что стандартные методы борьбы с пробками в современной Москве не дадут положительного результата. На строительство надземных автомагистралей (как в Японии), новых дорожных развязок и автомобильных туннелей, установку дополнительных светофоров будут потрачены миллиарды рублей, однако стремительное увеличение автопарка в итоге сведет все старания на нет. Единственный, на мой взгляд, разумный и эффективный способ – создать рабочие места жителям столицы и Подмосквы рядом с домом. Необходимо разработать налоговые стимулы, облегчить процесс трудоустройства, выработать систему льгот для тех, кто работает рядом с местом жительства, и проч.

Дмитрий Иванович

В Москве растаможивается 45% грузопотока Московского региона. Необходимо вывести все таможенные посты-пункты за пределы столицы. Фурам на городских дорогах не место.

Лера

В Германии, чтобы пересадить жителей на общественный транспорт, провели акцию «Документы на машину – ваш билет». Автовладельцы получили право ездить бесплатно. В результате жадные немцы стали активно пользоваться общественным транспортом.

Nik

Переоборудовать офисы в центре города под гостиницы, а гостиницы на окраинах – под офисы. Так перераспределим рационально потоки и разгрузим центральную часть города, рассредоточив движение по периферии. Слышал, что за эту идею и многие эксперты высказываются.

Макс

Объявить войну парковкам на тротуарах и остановках. Общественный транспорт из-за этого стопорится да и пешеходы страдают. Повысить штраф до 5–7 тысяч за это нарушение.



WHISTLER

www.whistlergroup.com

Пешик

Создать и развивать систему скоростных трамваев на территории Московской области (в том числе в Новой Москве). За разумную цену многие с удовольствием будут ездить на них, отказываясь от личных автомобилей, что, безусловно, облегчит ситуацию. «За рулем», поддержите этот проект вместе со своими читателями!

Анна Виллис

Выдавать лицензии только русскоговорящим таксистам. Не раз сталкивалась с тем, что «иностранец» полдороги выпрашивает, куда ехать, раз пять ошибется, несколько поворотов проедет и т. д. А ведь он снижает скорость потока... Пусть идут работать на стройки, это у них лучше получается.

Vik

Разработать систему, которая позволит водителям и пешеходам делать съемку нарушений и загружать на официальный портал. То есть систему всеобщего контроля, как, например, в Германии или США. А сотрудников ГИБДД заставить изучать предоставленный материал и возбуждать административные дела.

Андрей Киселев

Перед началом строительства любого микрорайона необходимо сразу озаботиться организацией дорожно-транспортной инфраструктуры: современные подъездные дороги, развязки, паркинги, станции метро и так далее.

Вячеслав Марков

Необходимо развивать города-спутники Москвы – создавать там рабочие места, транспортную инфраструктуру и т. д. Тогда местные там работать будут, а не в Москву тащиться на машинах. Возможно, и жители приграничных районов столицы в область работать поедут, а не в центр города. Решение системное, долговременное, но куда более реалистичное, чем некоторые предложения нынешних властей.

Инна Сергеевна

Строить и развивать железнодорожные кольца вокруг Москвы. Пускать по ним современные, комфортные электропоезда. Чтобы люди, проживающие в Подмосковье, но работающие в Москве, отказывались от передвижения на автомобиле и пользовались железной дорогой.

Велосипедист

Строить велосипедные дорожки не на автомобильной проезжей части, а на пешеходных тротуарах, но отделять их невысокими легкими препятствиями. Сейчас многие не садятся на велосипед, поскольку опасаются получить увечья от автомобилей. Пешеходы, в свою очередь, боятся, что их сшибут велосипедисты, и нередко провоцируют конфликты с ними.

Nik

Обязать всех мигрантов пересдать на права в России – с двойным контролем процесса. Недавно вычитал, что, по статистике, гости виноваты в каждом пятом нарушении ПДД. А мы потом удивляемся, откуда столько заторов на дорогах столицы.

Марк Кушнарев

Японцев нужно активнее привлекать к решению проблемы заторов на столичных дорогах. Это одна из умнейших наций в мире, с передовыми технологиями и опытом решения этой проблемы в Токио.

Марат Рахманов

Мне больше по душе лондонский вариант борьбы с пробками: их стало в разы меньше, когда мэр города сделал въезд в исторический центр платным. Впрочем, в выходные въезд остался бесплатным. Также были ужесточены штрафы. Статистика подтверждает: эти непопулярные меры оказались очень эффективными.

На правах рекламы

РАСПОЗНАЮТ СТРЕЛКУ и РОБОТ. Издалека.



Whistler PRO-80ST Ru

Whistler PRO-70ST Ru

Радар-детекторы серии PRO Высокая производительность и эффективность

- Увеличенный размер рупорной антенны
- Большая дальность обнаружения сигналов
- Продвинутая схемотехника
- Улучшенная система помехоподавления
- Сверхстабильная работа с импульсными излучателями
- Минимум ложных срабатываний
- Сервисные функции для безопасного вождения
- Разработаны специально для России
- Поддержка русского, украинского, казахского и английского языков в текстовых и голосовых оповещениях

Эксклюзивный дистрибьютор на территории стран СНГ



АВТОДЕН
ПРОСТРАНСТВО БЕЗОПАСНОСТИ И КОМФОРТА

Тел.: +7 (495) 937 21 81
www.autoden.ru

Реклама. Товар сертифицирован.

ОКТЯБРЬ

ЦЕНА БЕЗОПАСНОСТИ

Безопасность перевозок становится весомым экономическим фактором

КОНФЛИКТ- НОРМА ЖИЗНИ

Если есть деловые отношения, есть интерес, значит столкновения интересов неизбежны

СИСТЕМА В ПОМОЩЬ

Компания Volvo представляет новые системы помощи водителям на FM, FMX, FE, FL

МЕТАНОВЫЙ АВТОБУС

Новый городской автобус MAN Lion's City cng (a021)

КИТАЕЦ ИЗ УЛЬЯНОВСКА

Опыт эксплуатации среднетоннажного грузовика Бау Феникс

КАМА 137 294 км.

Испытания грузовых шин ЦМК серии N марки «Кама»



Зарулем

рейс

ПЕРЕВОЗКИ • ГРУЗОВИКИ • АВТОБУСЫ

ТЕПЕРЬ
iPad-
ВЕРСИЯ

ТЕКУЧЕЕ ЗОЛОТО

Каждый раз, когда цены на бензин в нашей стране повышаются, слышны недовольные стоны автомобилистов. Резонно ли вызывать к совести власть имущих, выяснила **Мария Бойко**.

Порой действительно кажется, что бензин у нас делают из натурального золота. Особенно в те периоды, когда стоимость барреля снижается. Однако, как выяснилось, нам, гражданам РФ, грех жаловаться. Только в 18 странах из 139 исследованных нами топливо дешевле, чем в России. Из этого огромного количества мы

отобрали для примера десяток стран. Выборку для небольшого рейтинга сделали так: взяли два полюса – Венесуэлу и Турцию, а Россия стала меридианом.

Средние мировые цены: 47,43 рубля за 1 л А95 и 42,45 рубля за 1 л дизельного топлива. Однако в разных странах цены различаются очень сильно. Причин этому несколько. Одна из них – собственная добыча нефти:

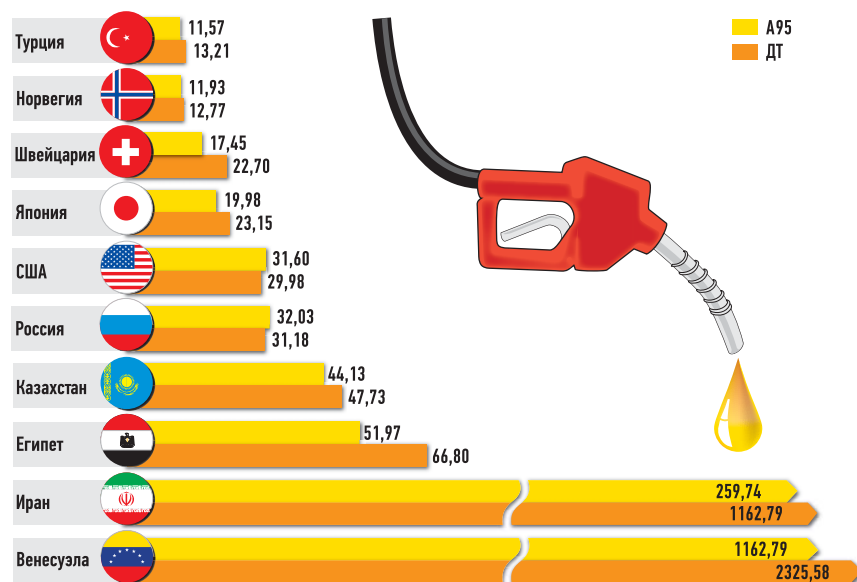
в странах-экспортерах бензин дешевле. Но не менее важную роль играют налоги и госсубсидии. Так, например, в Венесуэле, которая может похвастаться самыми низкими в мире ценами на топливо, его стоимость последний раз повышалась в 1989 году. Сейчас благодаря государственному субсидированию бензин и солярка в этой стране дешевле бутилированной воды. И хотя Уго Чавес призывал к сокращению потребления топлива, это вряд ли случится. Николас Мадуро, новый президент Венесуэлы, тоже не торопится поднимать цены. Ведь последнее повышение вызвало массовые беспорядки, в которых погибли сотни людей.

Еще одним интересным открытием стало то, что далеко не во всех странах бензин дороже дизельного топлива. В нашей выборке такая ситуация характерна только для России и США.

Итак, сколько же литров топлива налить на 1000 рублей в разных странах?

На 1000 рублей можно залить литров

(рейтинг составлен на основе данных globalpetrolprices.com за июнь 2013 г.)



ДОБЫТЧИКИ

Из выбранных стран только одна не является нефтедобывающей. Речь идет о Швейцарии. И цена бензина в этой стране прогнозируется высокая. Впрочем, добыча нефти не обязательно гарантирует дешевый бензин, как, например, в случае с Турцией.

На правах рекламы

КАК СТАТЬ СИЛЬНЕЕ?

Я всегда вел активный образ жизни и занимался спортом. Но недавно почувствовал, что стал быстро уставать и терять физическую форму, побаливают мышцы и суставы. Подскажите, есть ли натуральный и быстродействующий комплекс, который способен поддержать организм на все 100%?

(Алексей, 43 года)

Алексей, конечно, есть! В России появился **натуральный, эффективный и безопасный комплекс для мужчин МЕГАСИЛА VI** – это новейшая разработка американских ученых. Коэнзим Q-10, L-аргинин, атаксантин, L-глутамин, аминокислоты, экстракт семян гуараны, медь, цинк, хром, витамины группы D и B и еще около 20 «мужских» соединений работают сразу по 6 направлениям: **сердце, мышцы, суставы, энергия, память, секс**. Прирост силы и выносливости, питание для сердечной мышцы и мозга, «чистка» сосудистой сети, укрепление костно-мышечной системы, повышение сексуального желания и возможностей – вот далеко не полный перечень даров МЕГАСИЛЫ VI. Ее цель проста – помочь мужчине **быть на 100% эффективным в работе, спорте и сексе**.

МЕГАСИЛА VI – комплекс для мега-мужчин!

МЕГАСИЛА VI
ВИТАМИНЫ ДЛЯ МУЖЧИН



ЗВОНИТЕ ПРЯМО СЕЙЧАС
на бесплатную горячую линию

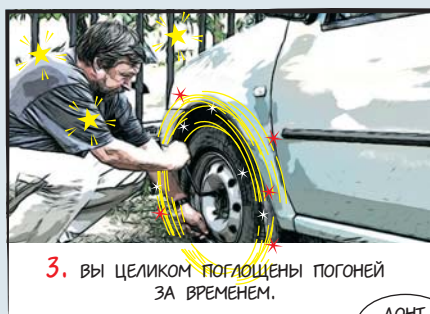
8-800-100-99-96

ПОРТФЕЛЬНЫЙ ИНВЕСТИТОР

ТОЛЬКО НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД КАЖЕТСЯ, ЧТО КРАЖИ СУМОК И ПОРТФЕЛЕЙ ИЗ АВТОМОБИЛЯ — ДЕЛА МИНУВШИХ ДНЕЙ. У АВТОВОРИШЕК ЕСТЬ СВОЯ КЛАССИКА ЖАНРА. «УЖ СКОЛЬКО РАЗ ТВЕРДИЛИ МИРУ», НО ВОДИТЕЛИ И НЫНЕ ПОПАДАЮТСЯ НА ЭТОТ БАЯНИСТЫЙ ТРЮК.



1. ВЫ ПОДХОДИТЕ К СВОЕМУ АВТО И ЗАМЕЧАЕТЕ, ЧТО ОДНО ИЗ КОЛЕС СПУЩЕНО... А ВАМ, КАК ОБЫЧНО, НАДО В ТРИ МЕСТА И ВЫ УЖЕ ОПАЗДЫВАЕТЕ.



3. ВЫ ЦЕЛИКОМ ПОГЛОЩЕНЫ ПОГОНЕЙ ЗА ВРЕМЕНЕМ.



4. МЕЖДУ ТЕМ ВАШ ПОРТФЕЛЬЧИК УЖЕ ПОД ПРИЦЕЛОМ ЗЛОУМЫШЛЕННИКА, КОТОРЫЙ СПУСТИЛ ВОЗДУХ ИЗ КОЛЕСА ВАШЕГО АВТО.



5. ПОДОБРАТЬСЯ НЕЗАМЕЧЕННЫМ К ВАШЕЙ НЕЗАПЕРТОЙ (!) МАШИНЕ ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛА — ПАРА ПУСТЯКОВ.



6. ВЫ ВСЕ ЕЩЕ СТАРАТЕЛЬНО ПЫХТИТЕ НАД КОЛЕСОМ, СТАРАЯСЯ НЕ ИСПАКАТЬСЯ — ВЕДЬ ВАМ ПРЕДСТОЯТ ВАЖНЫЕ ВСТРЕЧИ. МЕЖДУ ТЕМ ДЕЛО СДЕЛАНО: ВОРИШКА УМЫКНУЛ ПОРТФЕЛЬ. ПРАКТИКА ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО ЛЮДИ НЕ СРАЗУ СПОХВАТЫВАЮТСЯ В ТАКОЙ СИТУАЦИИ.



7. ВЫХОД ПРОСТ! ЕСЛИ КОЛЕСО ВНЕЗАПНО СПУСТИЛО, ДОСТАНЫТЕ ВСЕ НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ ЕГО ДЕМОНТАЖА, ПОЛОЖИТЕ ПОРТФЕЛЬ В МАШИНУ И ОБЯЗАТЕЛЬНО ЗАПРИТЕ ЕЕ НА ЗАМОК!



2. «ПОРТФЕЛЬ В РУКАХ МЕШАЕТ — ЗАБРОШУ-КА ЕГО НА ЗАДНЕЕ СИДЕНЬЕ».

ВРЕМЯ-ДЕНЬГИ

За рулем

ТОВАРЫ ПОЧТОЙ*

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ СМОТРИТЕ НА САЙТЕ SHOP.ZR.RU
ДОСТАВКА НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ ПО РФ

Данные модели не относятся к оружию и продаются свободно, без лицензий. Сертификат прилагается. Дупльная энергия до 3Дж. Начальная скорость пули до 130 м/с. Используемые заряды: шарики ВВ калибр 4,5 мм, баллон CO2 (10-12 г.). Заказывая данный товар, Вы подтверждаете, что Вам исполнилось 18 лет.

GLETCHER

BRT 84



магазин 19шт
вес 700гр
metal/metal
Код 02764 Цена 2950р.

PM



магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
рамка не движется
Код 02868 Цена 3550р.

BRT 92FS AUTO



возможность
ведения огня
в автоматическом
или в одиночном режиме
магазин 19шт metal/metal
вес 1100гр Blow Back
Код 03167 Цена 5650р.

GRACH NBB (NEW)



магазин 20шт
вес 960гр
metal/metal
Код 03317 Цена 4400р.

NGT (NEW)



магазин 7шт
вес 700гр
metal/metal
Код 03322 Цена 6490р.

APS



магазин 22шт
вес 1040гр
metal/metal Blow Back
Код 03095 Цена 5650р.

UMAREX

PM



магазин 18шт
вес 700гр
metal/metal
Код 02556 Цена 3800р.

Beretta Elite II



магазин 18шт
вес 660гр
plastic/metal
Код 02548 Цена 3350р.

PM ULTRA (NEW)



магазин 17шт
вес 632гр
metal/metal Blow Back
Код 03281 Цена 4050р.

Parabellum (P.08) (NEW)



магазин 21шт
вес 820гр
metal/metal
Код 03282 Цена 4100р.

ИМЗ

MP 654K-28 NEW



магазин 13шт
вес 750гр
metal/metal
Код 02658 Цена 6000р.

ВИДЕОРЕГИСТРАТОР

технические характеристики:
угол обзора линзы 140.
угол поворота линзы 180.
разрешение видео VGA-1280x960/VGA-640x480. формат видео AVI. скорость записи видео (макс.) 30 FPS.
разрешение фото 2560x1920. формат фото JPG. Размер ЖК-экрана 2.0 TFT LCD.
угол поворота ЖК-экрана 270. тип карты памяти SD/MMC card.
характеристики карты памяти до 32 GB (в комплект не входит)

Код 03256
Цена 2050р.



Баллон CO2-12гр

20шт Код 02867 Цена 690*р.

1шт Код 02558 Цена 40*р.

Шарики стальные омедненные. Калибр: 4,5 мм

Количество: 500 штук
Код 02638 Цена 95*р.



Шарики стальные Gletcher. Калибр: 4,5 мм
Количество: 2000 штук
Упаковка: банка (граната)
Код 02788 Цена 550*р.



*только при покупке пистолета.

Карандаш для ремонта царапин

DuPont™ Pro-Fusion Color™

Карандаш для ремонта царапин DuPont™ Pro-Fusion Color™ предназначен для быстрого устранения царапин, трещин, мелких сколов лакового покрытия автомобиля, велосипеда, лодки – любых окрашенных поверхностей, перекрытых прозрачным лаком.

Код 03097 Цена 460р.



BORNER

ПМ 49 (NEW)



магазин 17шт
вес 650гр
metal/metal
Код 03313 Цена 2550р.

Super Sport 708 (NEW)



магазин 6шт
вес 1100гр
metal/metal
Код 03312 Цена 3790р.

WC 401 (NEW)



магазин 15шт
вес 350гр
plastic
Код 03314 Цена 1580р.

M 84 (NEW)



магазин 19шт
вес 700гр
metal/metal
Код 03315 Цена 2700р.

Power Win 304 (NEW)



магазин 19шт
вес 600гр
plastic
Код 03316 Цена 1800р.

Sport 306M (NEW)



магазин 18шт
вес 950гр
metal/metal
Код 03310 Цена 3400р.

Алкотестер

"AlcoHunter Professional+" (пр-во Россия)

Параметр	Значение
диапазон измерений, промилле	0,00-4,00
погрешность измерения: от 0 до 0,48 мг/л, мг/л	+0,05*
погрешность измерения: от 0,48 до 0,95 мг/л, %	+10*
единицы измерений	промилле, %ВАС, мг/л
ЖК-дисплей	цветной, с подсветкой

* при температуре 20°C, давлении 760 мм.рт. ст., относительной влажности воздуха 60%, среднее из трех измерений Код 03271 Цена 6990р.



СДЕЛАТЬ ЗАКАЗ ОЧЕНЬ ПРОСТО!

- по телефону: +7 (495) 223-23-95 (круглосуточно), +7 (495) 775-85-48
- по электронной почте: katalog@tdzr.ru
- по почте: 105082, Москва, ул. Бакунинская 72, «За рулем»
(указывая номер мобильного телефона, для отслеживания отправления)

- в интернете по адресу: <http://shop.zr.ru>
- по SMS: отправьте на номер 2425
текст ZR «код товара» (пробел) «количество товара», ФИО, индекс, адрес.
Например: zr 01023 1, 01423 2, Иванов И.Д. 654044, Кемеровская обл., г. Новокузнецк, ул. Косыгина, д. 100, кв. 150.

Стоимость запроса около 3 руб. с налогами. Услуга доступна абонентам большинства GSM-операторов России. В случае ошибочного запроса услуга считается оказанной. Техническая поддержка: sms@smsonline.ru. Примерный срок исполнения заказа 3 недели (при наличии товара на складе).

Принимаем интернет-деньги: QIWI, Яндекс.Деньги

Цены на продукцию указаны конечные с учетом почтовой доставки, за исключением почтового сбора (примерно 5-7%), авиатарифа и курьерской доставки по Москве (от 200р.)

ЗАКАЗ КУРЬЕРА ПО МОСКВЕ, СПРАВКИ И КОНСУЛЬТАЦИИ ПО ПРОДУКЦИИ:
по телефону +7 (495) 775-85-48; по электронной почте katalog@tdzr.ru

DRS-77VST Код 03253 Цена 4950р.

DRS-77VSTR (красный)
Код 03268 Цена 4950р.



DRS-66VST Код 03252 Цена 4400р.

Разработаны с учетом технологических особенностей российских радаров. Они обнаруживают не только сигналы диапазонов X, K, Ka (суперширокий), VG-2, лазерные сигналы на 360 градусов, но и комплексы СТРЕЛКА-С/СТ, которые все чаще встречаются на наших дорогах.

ПРАВООБЛАДАТЕЛЬ

С 1 сентября у водителей, лишенных права управления за пьянку, появилась возможность вернуть права, уверен **Сергей Смирнов**.



Три года назад президент Дмитрий Медведев утвердил поправки в КоАП РФ, установив «абсолютный нуль» при освидетельствовании водителей на состояние опьянения. «Нулевая норма» продержалась три года. Но этим летом депутаты под нажимом специалистов и общественности приняли необходимые поправки. С 1 сентября водитель считается нетрезвым, если «выхлоп» превышает 0,16 мг этилового спирта на литр выдыхаемого воздуха. Кстати, теперь это называется не «допустимая норма алкоголя», а «суммарная погрешность прибора», о чем говорит примечание к статье 12.8 КоАП РФ.

Фактически законодатели признали, что приборы не могут работать идеально: налицо погрешности как самих алкотестеров, так и приборов, на которых эти алкотестеры проверялись. Кроме того, никто не отменял естественный «фон» водителя, пусть и совершенно непьющего. Новый

уровень даже выше прежнего, так как ранее состоянием опьянения считалось превышение 0,15 мг алкоголя в литре выдыхаемого воздуха.

А если прибор покажет меньше 0,16, при том что состояние водителя настоятельно инспектора? Согласно правилам Минздрава в этом случае необходимо проверить кровь или мочу на содержание алкоголя. Только вот допустимый уровень содержания алкоголя в крови или моче не установлен. Надеюсь, в ближайшее время Минздрав разработает и утвердит необходимые поправки.

ПОВЕРНУТЬ ВСПЯТЬ

Пока действовал нулевой порог, водителей лишали права управления, если показания алкотестера отклонялись от нуля даже в пределах 0,1 мг на литр выдыхаемого воздуха! Только в прошлом году суды рассмотрели более 850 тысяч административных дел по «пьяным» статьям. Сколько водителей из этого числа были наказаны при

показаниях алкотестера менее 0,16, сказать сложно.

По мнению депутата Вячеслава Лысакова, каждый пятый водитель лишился права управления на основании минимальных показаний (до 0,1 мг/л). То есть с сегодняшней точки зрения такой водитель считается трезвым. Можно ли пострадавшим от некорректного закона вернуть водительское удостоверение?

Можно! Основанием послужит так называемое обратное действие закона. Статья 54 Конституции РФ гласит: «...если после совершения правонарушения ответственность за него устранена или смягчена, применяется новый закон...».

Аналогичная норма закреплена и статьей 1.7 КоАП РФ. В ней прямо установлено, что закон улучшающий положение лица, совершившего административное правонарушение, имеет обратную силу. То есть распространяется на лицо, которое совершило правонарушение до вступления нового положения в силу, при условии, что наказание по этому нарушению не исполнено. Если, к примеру, на момент вступления нового положения в силу срок лишения не истек, права вам обязаны вернуть.

Другими словами, если до 1 сентября 2013 года состояние опьянения у водителя было установлено в пределах принятой погрешности (0,16 мг на литр выдыхаемого воздуха), то никакого нарушения в этом случае не было, ведь в новой редакции закона такой уровень алкоголя опьянением уже не считается.

Для отмены решения о лишении прав водителю необходимо обратиться с жалобой в вышестоящий суд. Скажем, если удостоверение отобрал районный суд, то жалобу надо писать в городской или областной. Изложите доводы, которые я привел в этом материале. И суд будет обязан отменить решение о лишении права управления – в связи с отсутствием события административного правонарушения.

ЗР



ПОДДЕРЖИ АКЦИЮ ОТ ТЕЛЕКАНАЛА **ТРЕЗВЫЙ ВОДИТЕЛЬ!**



КОФЕ = 0 ПРОМИЛЛЕ!

Сроки проведения конкурса с 01 августа 2013 г. по 30 ноября 2013 г.

Информацию об организаторе конкурса, о правилах его проведения, количестве призов или выигрышей по результатам конкурса, сроках, месте и порядке их получения Вы можете узнать на сайте www.autoplustv.ru

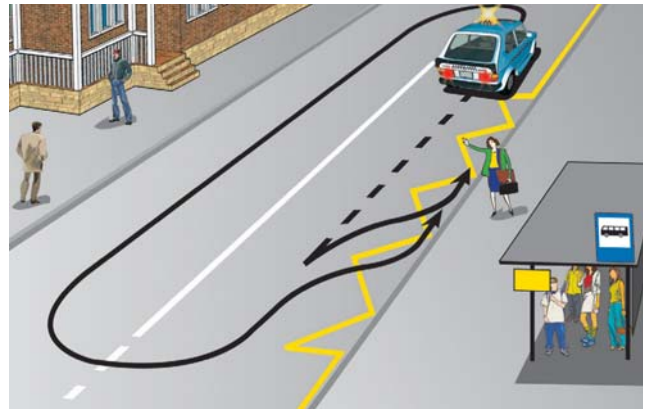
12+

Смотрите телеканал «Авто Плюс» в пакетах кабельных и спутниковых операторов
24 часа в сутки! программы телеканала на видео-портале www.redmediatv.ru

Задачи подготовил **Дмитрий Митрошин.**

I. Обязан ли водитель остановиться перед переходом в этой ситуации?

- 1 – обязан, перед знаком
2 – обязан, перед зеброй
3 – обязан, если необходимо пропустить пешехода

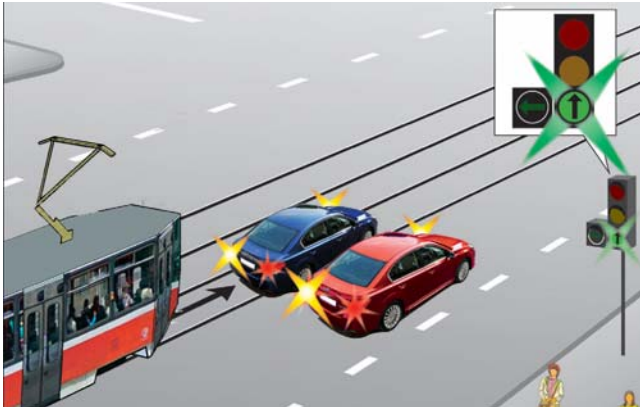


III. Водитель такси поздно заметил голосующего пешехода. Каким из указанных способов он может вернуться к нему?

- 8 – сдать задним ходом
9 – развернуться, проехать некоторое расстояние в обратном направлении и снова развернуться
10 – ни один способ не подходит

II. Кто из водителей правильно остановился в ожидании стрелки в дополнительной секции светофора?

- 4 – водитель синего автомобиля
5 – водитель красного автомобиля
6 – оба правильно
7 – оба неправильно



IV. Разрешен ли такой обгон?

- 11 – разрешен
12 – разрешен, если на зебре нет пешеходов
13 – запрещен

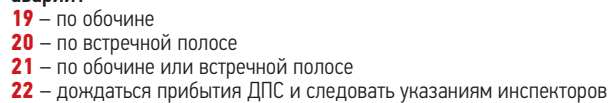
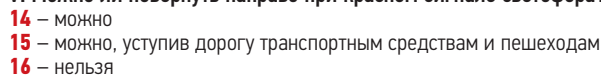


VII. Разметку 1.11 разрешено пересекать со стороны прерывистой линии. Не следует забывать, что, обезжелезивая место ДПП по встречной полосе, необходимо уступить дорогу транспортному средству, движущемуся в том же направлении. Использовать для обезда обочину запрещает пункт 9.9 Правил. За движение по обочине часть 1 статьи 12.15 КоАП РФ предусматривает штраф в размере 1500 рублей.

VIII. Опознавательный знак «Начинающая пешеходная зона» – квадрат желтого цвета с водителем, идущим в черном плаще – должен быть установлен на перекрестках ТС, управляемых водителями, чей стаж управления указанными ТС не превышает двух лет (пункт 8 Основных положений). В соответствии с частью 1 статьи 12.5 КоАП РФ водителю, не выполняющему данное требование, следует предупредить или отстранить его на 500 рублей.

ном совершении этого правонарушения его отстраняют на 500 рублей или лишат права управления ТС на срок от четырех до шести месяцев (часть 3 статьи 12.12).
VI. На дорогах, обозначенных знаком 5.3 «Дорога для автомобилей», действует ограничение скорости, как правило, 50 км/ч. Поскольку в данном случае речь идет о дорогах, предназначенных для движения только для крайних правых полос, по оставшимся полосам водители между собой могут двигаться со скоростью не более 90 км/ч (пункт 10.3 Правил).
Отсутствие необходимости за несоблюдение скорости в зависимости от конкретной ситуации КоАП РФ в зависимости от конкретной ситуации предусматривает штраф в размере 500 рублей (часть 1 статьи 12.9 Основных положений).
управления ТС на срок до шести месяцев, а при повторном правонарушении – до года.

и оказаться пешеходами водителями ТС, выполняющими обгон.
В данном случае за движение по полосе, предназначенной для встречного движения, часть 4 статьи 12.15 КоАП РФ предусматривает отстранение водителя от управления ТС в виде административного штрафа в размере 5000 рублей или лишение права управления ТС на срок от четырех до шести месяцев. При повторном правонарушении штраф в размере 5000 рублей (часть 5 статьи 12.15 КоАП РФ).
V. Красный сигнал светофора запрещает движение.
За проезд на запрещающий сигнал светофора водителю грозит штраф в 1000 рублей (часть 1 статьи 12.12 КоАП РФ). При повторном правонарушении – до года.

10.2013 **За рулем**



За рулем

По вопросам размещения
рекламы в журнале "За рулем"
обращайтесь в рекламное
бюро "За рулем" по телефону:

(495) 363-47-27
(многоканальный)



МЕТА
20 лет на рынке

Диагностическое
оборудование
от производителя
по специальным ценам

Газоанализаторы АВТОТЕСТ
Дымомеры. Линии технического
контроля. Алкотестеры

Расширяем дилерскую сеть

www.meta-ru.ru

109391, г. Москва,
Орехово-Зуевский проезд, д.10
(499)784-41-15, 784-41-16



дизайн-центр

За рулем



Allied Nippon®

**Тормози
правильно**

Представительство в России
8 (495) 651 65 25 | 8 (495) 955 55 17
www.allied-nippon.com

Изготовление
оригинал-макетов
рекламы,
дизайн
и верстка
брошюр,
буклетов
и другой
полиграфической
продукции.

(495) 363-47-27

УЗНАЙ ПЕРВЫМ!

**О САМЫХ
ВАЖНЫХ
И ИНТЕРЕСНЫХ
СОБЫТИЯХ
В АВТОМОБИЛЬНОМ
МИРЕ И ТВОЕМ
РЕГИОНЕ!**

**ПОКУПАЙ
ГАЗЕТУ
«ЗА РУЛЕМ
РЕГИОН»
КАЖДЫЕ
ДВЕ НЕДЕЛИ!**



**МУРМАНСК КОМИ
ЯРОСЛАВЛЬ ТЮМЕНЬ**

**ЧЕРЕПОВЕЦ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

**СМОЛЕНСК МОСКВА
КАЛУГА ИВАНОВО**

**ТУЛА САМАРА
БРЯНСК ТВЕРЬ УЛЬЯНОВСК**

РЯЗАНЬ САРАТОВ УРАЛ

ВОЛГОГРАД ОРЕНБУРГ ПЕНЗА

РОСТОВ-НА-ДОНУ

КРАСНОДАР

СЕВЕРНЫЙ КАВКАЗ

ЧЕРНОЗЕМЬЕ

КАЗАНЬ

НИЖНИЙ НОВГОРОД

ИЖЕВСК

ЧЕБОКСАРЫ

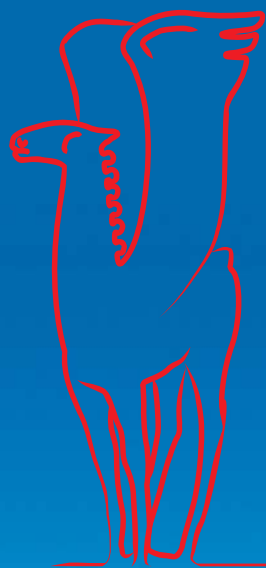
**СИБИРЬ
ЮГРА**

КРАСНОЯРСК

**ИРКУТСК
ДАЛЬНИЙ ВОСТОК**

16+

Реклама



ГРАН-ПРИ 2014 За рулем



За рулем

КУПИ
За рулем **авто**
ПРАВИЛЬНЫЙ
ВЫБОР
РЕАЛЬНЫЕ
ЦЕНЫ

3 АВТОМОБИЛЯ «ШЕВРОЛЕ-КРУЗ» – ПРИЗЫ ЧИТАТЕЛЯМ-УЧАСТНИКАМ ГОЛОСОВАНИЯ ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»

Всё, что нужно, чтобы выиграть один из этих автомобилей, – прислать заполненную анкету (см. с. 300); также проголосовать можно на сайте Зарулем.рф/zr.ru

Анкеты должны быть высланы или заполнены на сайте не позже 25 ноября 2013 года.

Розыгрыш автомобилей состоится 25 декабря 2013 года.



«Шевроле-Круз»*

– современный, динамичный автомобиль, представленный на нашем рынке в трех вариантах исполнения кузова, с экономичными бензиновыми моторами объемом 1,6 и 1,8 литра, механической и автоматической коробками передач. Превосходные ходовые качества, элегантный дизайн и безопасность – всё это «Шевроле-Круз», который по праву считают одним из самых популярных автомобилей (в своем классе) в мире и в России.

*Цвет и комплектация автомобилей могут отличаться от представленных на фото.



ГАЗЕТА
Зарулем
Регион

Зарулем.рф

ГРАН-ПРИ 2014 За рулем

Перед вами самые интересные новинки российского рынка. Выберите из них лучшие **и получите шанс выиграть один из трех автомобилей «Шевроле-Круз»!**



Смотрите на iPad:
голосуем за участников



МАЛЫЙ КЛАСС



ЗР, 2013, № 7

101. Lada Kalina. 87–106 л.с., передний привод, 324 000–472 600 руб.



ЗР, 2012, № 6

102. Peugeot 208. 68–120 л.с., передний привод, 504 000–720 000 руб.

МАЛЫЕ СЕДАНЫ



ЗР, 2013, № 8

201. Chevrolet Cobalt. 106 л.с., передний привод, 444 000–530 000 руб.



ЗР, 2013, № 3

202. Citroen C-Elysee. 72–116 л.с., передний привод, 455 000–640 900 руб.



ЗР, 2013, № 9

203. FAW V5. 102 л.с., передний привод, 379 000–399 000 руб.



ЗР, 2013, № 8

204. Nissan Almera. 102 л.с., передний привод, 429 000–565 000 руб.



ЗР, 2013, № 2

205. Peugeot 301. 72–115 л.с., передний привод, 455 000–681 000 руб.



КОМПАКТ-КЛАСС



ЗР, 2013, № 8

301. Mercedes-Benz A-Klasse. 122–156 л.с., передний привод, 875 000–1 170 000 руб.



ЗР, 2013, № 2

302. Seat Leon. 86–180 л.с., передний привод, 639 000–973 190 руб.



ЗР, 2013, № 6

303. Skoda Octavia. 105–180 л.с., передний привод, 589 000–984 000 руб.



ЗР, 2013, № 2

304. Toyota Auris. 99–132 л.с., передний привод, 755 000–944 000 руб.



ЗР, 2013, № 4

305. Volkswagen Golf. 85–140 л.с., передний привод, 599 000–923 000 руб.

КОМПАКТ-СЕДАНЫ



ЗР, 2013, № 8

401. Audi A3 Sedan. 125–180 л.с., передний или полный привод, 990 000–1 235 000 руб.



ЗР, 2013, № 8

402. Citroen C4 Sedan. 116–150 л.с., передний привод, 579 000–853 000 руб.



ЗР, 2013, № 8

403. Kia Cerato. 130–150 л.с., передний привод, 669 000–919 900 руб.



ЗР, 2013, № 3

404. Mercedes-Benz CLA. 156–211 л.с., передний или полный привод, 1 270 000–1 580 000 руб.



ЗР, 2013, № 6

405. Toyota Corolla. 99–132 л.с., передний привод, 659 000–1 026 000 руб.

СРЕДНИЙ КЛАСС



ЗР, 2013, № 1

501. Cadillac ATS. 276 л.с., задний или полный привод, 1 700 000–2 190 000 руб.



ЗР, 2013, № 3

502. Honda Accord. 180–281 л.с., передний привод, 1 149 000–1 699 000 руб.



ЗР, 2013, № 7

503. Lexus IS. 208–233 л.с., задний привод, 1 377 000–1 976 000 руб.



ЗР, 2013, № 5

504. Mazda6. 150–192 л.с., передний привод, 899 000–1 432 000 руб.



КРОССОВЕРЫ



ЗР, 2013, № 5

601. Ford Kuga. 140–182 л.с., передний или полный привод, 899 000–1 493 000 руб.



ЗР, 2013, № 9

602. Great Wall Hover M4. 99 л.с., передний привод, 499 000–596 000 руб.



ЗР, 2013, № 7

603. Subaru Forester. 150–241 л.с., полный привод, 1 188 000–1 795 000 руб.



ЗР, 2013, № 5

604. Toyota RAV4. 146–180 л.с., передний или полный привод, 998 000–1 543 000 руб.



ЗР, 2013, № 6

605. Volvo V40 Cross Country. 114–249 л.с., передний или полный привод, 1 189 000–1 449 000 руб.



КРОССОВЕРЫ ПЛЮС



ЗР, 2013, № 7

701. Infiniti JX. 262 л.с., полный привод, 2 353 000–2 873 000 руб.



ЗР, 2013, № 8

702. Luxgen7 SUV. 175 л.с., передний или полный привод, 1 300 000–1 600 000 руб.



ЗР, 2013, № 6

703. Toyota Venza. 185 л.с., передний или полный привод, 1 570 000–1 776 000 руб.

ВСЕДОРОЖНИКИ



ЗР, 2013, № 8

801. Chevrolet TrailBlazer. 180–239 л.с., полный привод, 1 444 000–1 777 000 руб.



ЗР, 2013, № 7

802. Mercedes-Benz GL. 258–435 л.с., полный привод, 3 470 000–5 200 000 руб.



ЗР, 2013, № 9

803. Range Rover Sport. 248–510 л.с., полный привод, 3 230 000–4 952 000 руб.

СПОРТКАРЫ



ЗР, 2013, № 7

901. Jaguar F-Type. 340–495 л.с., задний привод, 3 895 000–5 725 000 руб.



ЗР, 2013, № 5

902. Porsche Cayman. 275–325 л.с., задний привод, 2 555 000–3 264 000 руб.

ЛЮКС-КЛАСС



ЗР, 2013, № 9

1001. Bentley Flying Spur. 625 л.с., полный привод, 10 751 000–11 284 000 руб.



ЗР, 2013, № 9

1002. Hyundai Equus Limousine. 430 л.с., задний привод, 4 000 000 руб.



ЗР, 2013, № 1

1003. Kia Quoris. 290 л.с., задний привод, 1 999 900–2 659 900 руб.



ЗР, 2013, № 9

1004. Mercedes-Benz S-Klasse. 306–585 л.с., задний или полный привод, 3 990 000–6 900 000 руб.

Внимание! Голосуем за автомобили по-новому!

Критерии		Автомобили		
		Техника	Дизайн	Практичность
КЛАСС «Х»	Авто 1	001		X
	Авто 2	002		
	Авто 3	003	X	
	Авто 4	004		
	Авто 5	005	X	

Критерии		Автомобили		
		Техника	Дизайн	Практичность
КЛАСС «У»	Авто 1	001	X	X
	Авто 2	002		
	Авто 3	003		
	Авто 4	004		
	Авто 5	005		

- 1 Аккуратно отделите страницу с анкетой по синей линии. В таблице представлены 10 классов автомобилей. В каждом вам предстоит сравнить между собой несколько моделей-номинантов – самые интересные новинки 2013 года. Слева дан пример заполнения таблицы в одном классе.
- 2 По каждому из трех критериев – «Техника», «Дизайн» и «Практичность» – вы должны определить только один лучший автомобиль **в классе**, отметив его в соответствующей графе крестиком или галочкой. То есть, если вы считаете, что Авто 1 лучше других с точки зрения дизайна, вы отмечаете его. Клетки для других автомобилей в графе «Дизайн» остаются незаполненными. То же относится к графам «Техника» и «Практичность».
- 3 В каждом классе победит модель, получившая наибольшее количество таких отметок. Информацию об автомобилях можно почерпнуть из статей ЗР (ссылки – в каталоге).
- 4 Помните: таблица должна быть заполнена полностью! Иначе она не допускается к розыгрышу призов.
- 5 Заполните обратную сторону карточки. Обязательно укажите свою фамилию, имя, телефон – если выиграете автомобиль, нам нужно будет связаться с вами.
- 6 Вложите вырезанную страницу в конверт и отправьте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция журнала «За рулем». На конверте сделайте пометку: «Гран-при ЗР».
- 7 Можно отправить отсканированную анкету по адресу **grandprix@zr.ru** или проголосовать на сайте **grandprix.zr.ru**

Напоминаем,

**что в розыгрыше автомобилей
25 декабря примут участие
только таблицы для голосования,
отправленные до 25 ноября 2013 года.**



Перечень номинантов и карточка для голосования будут повторно опубликованы в 11-м номере «За рулем».



Анкета участника Гран-при-2014

Фамилия _____
 Имя _____
 Отчество _____
 Регион _____
 Город/село _____
 Адрес _____

Телефон, e-mail _____

1. Ваш пол

☐ мужчина ☐ женщина

2. Возраст

3. Каким автомобилем вы сейчас владеете?

марка _____ модель _____

4. Вы купили автомобиль:

☐ новым
☐ б/у
☐ год выпуска _____
☐ год покупки _____

5. Удовлетворены ли вы своим автомобилем?

☐ удовлетворен
☐ затрудняюсь ответить
☐ не удовлетворен

6. Планируете ли вы в ближайшее время купить автомобиль?

☐ да ☐ нет

7. Если да, предположительно когда (укажите год)?

8. Вы уже определились с маркой, моделью?

марка _____ модель _____
☐ новый
 б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

9. Какую марку вы еще рассматривали при выборе?

марка _____ модель _____

☐ новый
 б/у: ☐ до 3 лет ☐ 4–6 лет ☐ 7–9 лет ☐ старше 10 лет

10. Как вы собираетесь финансировать покупку?

☐ возьму автокредит
☐ возьму машину в лизинг
☐ за счет сбережений
☐ не собираюсь покупать

11. Что влияет на выбор вами марки шин?

☐ отзывы в Интернете на сайтах (Яндекс.Маркет и пр.)
☐ отзывы на интернет-форумах
☐ результаты тестов автомобильных журналов
☐ рекомендации продавцов-консультантов
☐ советы друзей

12. Ваше социальное положение:

☐ руководитель
☐ специалист
☐ служащий
☐ рабочий
☐ студент
☐ пенсионер
☐ домохозяйка
☐ безработный

13. Материальное положение:

☐ полный достаток
☐ могу покупать дорогие вещи, но не все, что захочется
☐ хватает на еду и одежду
☐ хватает только на еду

14. Согласны ли вы в будущем принимать участие в опросах журнала «За рулем»?

☐ да ☐ нет

Нам очень важно знать ваше мнение об изданиях «За рулем». Ответьте, пожалуйста, на несколько вопросов о них. Это поможет нам стать лучше.

1. Как вы получаете журнал «За рулем»?

☐ покупаю
☐ подписываюсь
☐ бесплатно (беру у друзей, в общественных местах и т. д.)

2. Как часто вы читаете журнал «За рулем»?

☐ каждый номер ☐ раз в 3 месяца
☐ раз в 6 месяцев ☐ реже чем раз в полгода

3. Оцените, насколько вам понравился текущий номер журнала:

_____ (поставьте оценку от 1 до 5, где 1 – не понравился, а 5 – понравился)

4. Знаете ли вы о возможности просматривать фото- и видеоматериалы журнала «За рулем» при помощи смартфона?

☐ да ☐ нет

5. Используете ли вы эту возможность?

☐ нет, у меня нет смартфона ☐ нет, мне неинтересно
☐ да, использую постоянно ☐ да, но редко

6. Есть ли у вас iPad?

☐ да ☐ нет

7. Читаете ли вы iPad-версию журнала «За рулем»?

☐ нет, не знаю о ее существовании
☐ нет, предпочитаю бумажную версию журнала
☐ нет, не готов покупать iPad-версию журнала
☐ да, покупаю отдельные номера журнала
☐ да, оформляю подписку на несколько номеров

8. Посещаете ли вы сайт журнала «За рулем» (www.zr.ru)?

☐ нет ☐ каждый день
☐ раз в неделю ☐ раз в месяц
☐ реже чем раз в месяц

СУПЕРИГРА НА РАДИО ДАЧА!

0+

РАДИО ДАЧА

ОТПРАВЬ
ТЕЩУ
В ОТПУСК!



СЛУШАЙ ЭФИР И ВЫИГРЫВАЙ!

С ИНФОРМАЦИЕЙ ОБ ОРГАНИЗАТОРЕ РОЗЫГРЫША, О ПРАВИЛАХ ПРОВЕДЕНИЯ, КОЛИЧЕСТВЕ ПРИЗОВ И ВЫИГРЫШЕЙ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РОЗЫГРЫША, СРОКАХ, МЕСТЕ И ПОРЯДКЕ ПОЛУЧЕНИЯ МОЖНО ОЗНАКОМИТЬСЯ НА САЙТЕ WWW.RADIODACHA.RU. РОЗЫГРЫШ ПРОВОДИТСЯ С 07.10.2013 ПО 31.10.2013 В ЭФИРЕ «РАДИО ДАЧА» (92,4 FM В МОСКВЕ). ЛИЦЕНЗИЯ № РВ № 23642 ОТ 04.06.2013. СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ СМИ ЭЛ № ФС77-53390 ОТ 29.03.2013

За рулем

№10 2013 · С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 988-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Антон Чуйкин

EDITOR-IN-CHIEF Anton Chuykin

ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Вячеслав Субботин, Дмитрий Федоров

ШЕФ ПО ТЕКСТУ Владимир Аркуша

СОВЕТНИКИ Марк Тилевич, Норберт Хоббхан

ОБОЗРЕВАТЕЛЬ Сергей Канунников

ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ

Михаил Гзовский (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Максим Гоманин, Сергей Ключков, Александр Крапивин, Михаил Кулешов, Сергей Мишин, Денис Панов, Юрий Тимкин, Максим Сачков (зав. отд.), Кирилл Милешкин

ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ

Михаил Колодочкин (зав. отд.)

АВТОРЫНОК, ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Евгений Борисенков (зав. отд.), Мария Бойко, Геннадий Емелькин, Эдуард Коноп, Станислав Панин, Максим Приходько, Игорь Терemenko

БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО

Игорь Моржаретто (зав. отд.), Сергей Смирнов (юриск), тел. (495) 215-29-31 (доб. 142)

СПОРТ И ТЮНИНГ

Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев, Вадим Никишев

ОФОРМЛЕНИЕ

Владислав Крупчинский (арт-директор), Александр Мандрусов (главный художник), Олег Воеводов, Олег Юрков, Ольга Кладовикова, Ольга Джигичариани, Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Саднов, Константин Якубов, Евгений Ветохин

iPAD-ВЕРСИЯ help@zr.ru

Дмитрий Пильников (руководитель проекта), Павел Леонов, Милица Коломиец, Сергей Патмар, Андрей Раньков

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»

Степан Кузьменко (директор), Алексей Копотов, Александр Мухин, тел. (495) 363-47-27

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА

Евгений Терemenko, Геннадий Алидин, тел. (499) 267-30-65, 261-71-81

Формат 207×270 мм

Отпечатано в типографии Eurograve S.p.A. (Италия)

Выходит один раз в месяц



ТИРАЖ 380 000 экз. Сертифицирован
Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»

ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»

ДИРЕКТОР Алексей Васин

РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА Игорь Твердунов

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,
тел. (495) 215-29-31, факс (495) 737-43-07, info@zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe

Norbert Hobbhahn

Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784

Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, —
собственность ООО «Издательство «За рулем».

Их перепечатка допускается только с разрешения
ООО «Издательство «За рулем».

Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» печатаются
на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за досто-
верность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.

Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты,
журналы» — 42 рубля, МАП «Почта России» —
от 38 до 62 рублей, розничная цена — свободная.

Подписной индекс издания: Роспечать — на полгода 70321,
на год 72390, МАП — на полгода 99122.

© «За рулем», 2013

16+

В БЛИЖАЙШИХ НОМЕРАХ:

КРОССОВЕР ОТ «ЯГУАРА»

и другие новинки автосалона
во Франкфурте: читайте наш репортаж!



«ТОЙОТА-КОРОЛЛА»

Выбираем наиболее вкусную
комплектацию японского седана нового
поколения.



«СИТРОЕН-С4»

Российская и французская сборка — есть ли
различия? Сравниваем европейский
хэтчбек и калужский седан.



«СУЗУКИ-SX4 S-КРОСС»

Название похоже на старое — автомобиль
совершенно новый. Он стал заметно
больше, но будет ли дороже?

ТЕСТ АККУМУЛЯТОРОВ

Среди 27 испытанных
моделей победитель
оказался совершенно
неожиданным.



«ПОРШЕ» И «РЕЙНДЖ-РОВЕР»

Прокатились по гоночной трассе, а затем
окунули обоих в грязь — тут-то и началось самое
интересное.



«ХАМБЕР-ХОУК»

Когда-то выпускались и такие
«англичане». Вспоминаем забытые имена.

ПОПРАВКИ

- В материале «Московское время» (ЗР, 2013, № 9) символы *N* и *E* в географических координатах приведенных объектов перепутаны местами.
 - В публикации «Дипломная работа» (ЗР, 2013, № 8): машина оснащена межколесными блокировками, а не межосевой.
 - В статье о «Фокусе» (ЗР, 2013, № 8, «Ручная сборка») допущена ошибка в подписи к фотографии: стрелка указывает на бачок классического гидроусилителя руля с механическим насосом.
- Приносим извинения читателям.



SELECTED

СЕРТИФИЦИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ С ПРОБЕГОМ



Программа **Jaguar Land Rover Selected** предлагает комфортные условия приобретения автомобиля с пробегом у официальных дилеров **Jaguar** и **Land Rover**.

Все автомобили, допущенные к участию в программе, сертифицированы для российского рынка, обслуживались у официального дилера и прошли жесткий отбор по критериям компании-производителя. Гарантирована юридическая чистота каждого предложения. Для каждого автомобиля проведена полная предпродажная подготовка.

- Богатый выбор моделей и модификаций
- Сервисная книжка с регистрацией всех проведенных регламентных работ
- Уникальная услуга «Защита от поломок» в течение 12 месяцев / 30 000 км с момента покупки*
- Программа помощи на дорогах для каждого автомобиля**
- Индивидуально подобранные программы кредита или лизинга***
- Специальные страховые программы***
- Выгодные условия Trade-in**** для постоянных клиентов

Ниже представлены некоторые автомобили Jaguar Selected и Land Rover Selected:



XJ	
Год выпуска	2012
Двигатель	5,0 бензин
Пробег	22 679 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Черный
Цена	4 680 000 руб.*****



Range Rover	
Год выпуска	2011
Двигатель	4,4 дизель
Пробег	53 127 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Коричневый
Цена	2 928 000 руб.*****



XKR	
Год выпуска	2012
Двигатель	5,0 бензин
Пробег	12 333 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Купе
Цвет кузова	Белый
Цена	4 098 000 руб.*****



Range Rover Evoque	
Год выпуска	2011
Двигатель	2,2 дизель
Пробег	15 458 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Красный
Цена	2 283 000 руб.*****



XJ	
Год выпуска	2012
Двигатель	5,0 бензин
Пробег	15 095 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Белый
Цена	3 350 000 руб.*****



Range Rover Sport	
Год выпуска	2009
Двигатель	5,0 бензин
Пробег	37 544 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Белый
Цена	2 150 000 руб.*****



XK	
Год выпуска	2011
Двигатель	5,0 бензин
Пробег	4847 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Купе
Цвет кузова	Темно-бордовый
Цена	3 169 000 руб.*****



Discovery 4	
Год выпуска	2011
Двигатель	2,7 дизель
Пробег	75 629 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	1 850 000 руб.*****



XF	
Год выпуска	2012
Двигатель	3,0 бензин
Пробег	8861 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Седан
Цвет кузова	Белый
Цена	2 298 000 руб.*****



Freelander 2	
Год выпуска	2012
Двигатель	2,2 дизель
Пробег	17 498 км
Трансмиссия	АКПП
Кузов	Внедорожник
Цвет кузова	Черный
Цена	1 520 000 руб.*****

Постоянно обновляемый список актуальных предложений по программе **Jaguar Land Rover Selected** смотрите на сайтах **selected.jaguar.ru** и **selected.landrover.ru**
Выберите Ваш автомобиль сегодня! Приобщайтесь к британской легенде!

* Страховая услуга предоставляется ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.

** Программа помощи на дорогах осуществляется в партнерстве с ООО «Европ Ассистанс СНГ», лицензия № ЛО-77-01-002266 от 19.02.2010 г.

*** Партнеры программы Land Rover Finance: БТБ 24 (ЗАО), генеральная лицензия ЦБ РФ № 1623, ЗАО «ЮниКредит Банк», генеральная лицензия ЦБ РФ № 1, ОСАО «Ингосстрах», лицензия Федеральной службы страхового надзора на осуществление страхования С № 092877 от 26.12.2005 г.

**** Обмен подержанного автомобиля на приобретаемый автомобиль с доплатой.

***** Информация по представленным в настоящем рекламном объявлении автомобилям актуальна на 19.08.2013 г. Обращаем внимание на то, что к моменту Вашего обращения к дилеру какие-либо из представленных автомобилей могут быть проданы. Для получения точной информации о наличии моделей с требуемой комплектацией, техническими характеристиками и цветовыми сочетаниями, а также точной стоимости автомобилей, пожалуйста, обращайтесь к официальным дилерам Jaguar и Land Rover. На правах рекламы.



FORD KUGA. Первый СМАРТ-кроссовер*

Соблюдает дистанцию.
А ваш автомобиль так умеет?

В условиях городской пробки Ford Kuga зорко следит за обстановкой и помогает избежать аварий: на скорости до 30 км/ч его Система Автоматического Торможения (ACS) сама притормаживает или останавливает автомобиль в случае опасного сближения.

Ford Kuga. Умно придуман.

* Первый в линейке внедорожников FORD. ** Движение вперед.

kuga.ford.ru



Go Further**